BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J*S
103
H63
1893
v.8
ex. 2

CANADA. PARLEMENT.

Documents de la session.

DATE | NAME - NOM

*S2813

*S
S
103
H63
1893
v. 8
ex. 2

*S1812

DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 8

TROISIÈME SESSION DU SEPTIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION DE 1893

VOLUME XXVI.

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1893

☞ Voir aussi la liste numérique, page 3.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

TROISIÈME SESSION, SEPTIÈME PARLEMENT, 1893.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p.i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 3.

A

Accise, etc 6
Affaires des sauvages, Rapport annuel sur les. 14
Agents des finances en Angleterre.....(p.i.) 53
Agriculture, Rapport annuel de l'..... 7
Archives du Canada..... 7*a*
Assurances, Rapport annuel sur les..... 4
Assurances, Compagnies d'.....4*a*, 4*b*
Auditeur général, Rapport annuel de l'..... 1

B

Banques, Balances non réclamées dans les.... 3*a*
Banques chartées 3
Baptêmes, mariages et sépultures.....(p.i.) 75
Bateaux à vapeur, Inspection des.. 11
Bétail canadien, Interdiction du..... 50
Betteraves, Sucre de.....(p.i.) 34
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel.. 17
Bonne-Espérance, Officier des pêcheries pour (p.i.)..... 20*h*
Britannique Canadienne, Compagnie de prêts et de placements .....(p.i.) 55
Budget..... 2
Budget supplémentaire..... 2

C

Canal Welland .....(p.i.) 76
Canaux, Statistique des..... 9*a*
Caron, sir A. P., Accusations contre 27
Chemins de fer et canaux, Rapport annuel sur les..... 9
Chemins de fer, Statistique des..... 9*b*
Chemin de fer Canadien du Pacifique 30
Chemin de fer Canadien du Pacifique, Terres vendues par le 30*a*
Chevaux, Commerce des 2*d*
Choléra, Prévention du.....(p.i.) 65
Colombie-Britannique, Commission des pêcheries de la..... 10*c*

C

Colombie-Britannique, Station de la Quarantaine de la.....(p.i.) 68
Commandant, Certificat du, Protection des pêcheries .....(p.i.) 20*i*
Commerce et ouvertures de commerce..... 2*e*
Commissions aux officiers publics..... 31
Commission géologique, Rapport de la..... 13*a*
Commerce et navigation, Rapport annuel.... 5
Commission royale, Sir A. P. Caron..... 27
Commission royale, Trafic des boissons..(p.i.) 67
Comptes publics, Rapport annuel sur les..... 2
Conférence à Washington..... 52
Conférence, Canada et Terreneuve..... 20*d*
Cosgrove, John J .....(p.i.) 21*b*

D

Dépenses imprévues.....(p.i.) 23
Directeur général des postes, Rapport annuel du 12
Diverses dépenses imprévues.....(p.i.) 23
Dividendes impayés dans les banques..... 3*a*
Douanes, Département des .....(p.i.) 41
Douane, de Montréal.....(p.i.) 77

E

Echiquier, Cour de l', Règles 25
Ellis, Wm..... (p.i.) 76
Esquimalt, Défenses d' 32
Etat de force, Milice..... 19*a*
Exportations et importations..... (p.i.) 64

F

Falsification des substances alimentaires..... 6*b*
Fer en gueuse.....36, 37*a*, 37*b*
Fermes expérimentales, Rapport annuel..... 7*b*
Fermes expérimentales, Rapports. .....(p.i.) 40
Finances en Angleterre, Agents des.....(p.i.) 53
France, Traité avec la.....51, 51*a*, 51*b*, 51*c*
Fromage.....(p.i.) 70
Frontières de Québec..... 43

G

Gouverneur général ... 49, 69
Gouverneur général, Mandats du ... 22
Gratifications de pêche ... (p.i.) 20, 20*a*, 20*b*, 20*l*

H

Hackett, Edward ... (p.i.) 48
Harkaway, Bureau de poste de ... (p.i.) 59*a*
Herchmer, Lawrence, Accusations contre (p.i.) 47
Homard, Industrie du ... 10*d*
Huîtres, Pêche des, du Canada ... 10*d*

I

Ile du Prince-Edouard, Tunnel de l' ... (p.i.) 58
Importations et exportations ... (p.i.) 54
Impressions et papeterie publiques ... 16*d*
Industrie du homard ... 10*d*
Inspection des bateaux à vapeur ... 11
Intercolonial, Chemin de fer :
Atkinson, C. A ... (p.i.) 26*c*
Dépenses d'exploitation ... 26*a*
Horaire des trains de voyageurs ... (p.i.) 26
Privilèges de circulation ... (p.i.) 26*d*
Revenu ... 26*b*
Interdiction du bétail canadien ... 50
Intérieur, Rapport annuel ... 13

J

Justice, Rapport annuel de la ... 18

K

Kingston, Pénitencier de ... (p.i.) 38

L

Labrie, Chas. I ... (p.i.) 60
Lesage, Edouard ... (p.i.) 21*a*
Lurcher, Batture ... (p.i.) 72

M

Manitoba, Acte des écoles du. 33, 33*a*, 33*b*, 33*c*, 33*d*
Marine et Pêcheries, Rapport annuel ... 10
Milice et Défense, Rapport annuel ... 19
Milice, Etat de force ... 19*a*
Mines et minéraux ... 63
Murphy, O. E ... (p.i.) 66

Mc

McDougall, Lauchlin ... (p.i.) 73
McGreevy, R. H ... (p.i.) 66
McIntyre, Maître de poste ... (p.i.) 21
McNamee et Cie ... (p.i.) 71

N

Nord-Ouest, Police à cheval du ... 15
Notre-Dame du Rosaire, Bureau de poste de (p.i.) ... 59

O

Obligations et garanties ... (p.i.) 36
Officiers publics, Commissions des ... 31
Ontario-central, Chemin de fer de l' ... (p.i.) 62

P

Pêche, Gratifications de ... (p.i.) 20, 20*a*, 20*b*, 20*l*
Pêche, Permis de ... (p.i.) 54
Pêches, Relevés des, et rapports des inspecteurs ... 10*a*
Pêcheurs canadiens, Traitement enduré par les ... (p.i.) 20*j*
Pêcheries, Commission des, Colombie-Britannique ... 10*c*

P

Pêcheries, Gardiens des ... (p.i.) 20*k*
Pêcheries, Officier des, à Bonne-Espérance (p.i.) ... 20*h*
Pêcheries, Protection des, Certificat du commandant ... (p.i.) 20*i*
Pensions du Service civil ... 28
Permis aux navires de pêche des E.-U ... (p.i.) 54
Petite vérole dans la Colombie-Britannique (p.i.) ... (p.i.) 56
Poids, Mesures et Gaz ... 6*a*
Police à cheval, Rapport annuel ... 15
Ponceaux sur les chemins de fer ... (p.i.). 61
Pont sur la rivière Richelieu ... (p.i.) 44
Prosser, Wm ... (p.i.) 20*e*

Q

Quadra, Steamer ... (p.i.) 74
Quarantaine, Station de, Colombie-Britannique ... (p.i.) 68
Québec, Frontières de ... 43
Québec-Oriental, Chemin de fer ... (p.i.) 45

R

Recensement du Canada, 1890-91 ... Vol. A.
Recensement du Canada, 1890-91 ... (p.i.) 46, 46*a*
Recettes et paiements ... (p.i.) 24, 24*a*, 24*b*, 24*c*, 24*d*
Règles de la Cour de l'Echiquier ... 25
Relations commerciales, Canada ... 2*e*
Relevés des pêches et rapports des inspecteurs 10*a*
Réseau télégraphique de l'Empire ... 35
Revenu de l'intérieur, Rapport annuel sur le. 6
Richelieu, Pont sur la rivière ... (p.i.) 44
Rouleau, F. F ... (p.i.) 20*g*

S

Saint Sébastien, Bureau de poste de ... (p.i.) 59*b*
Sauvages, Rapport annuel sur les affaires des. 14
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du ... 16
Service civil, Conseil des examinateurs du ... 16*b*
Service civil, Examens du ... (p.i.) 39
Service civil, Liste du ... 16*a*
Service civil, Pensions du ... 28
Soulanges, Canal de ... (p.i.) 42
Statistique criminelle ... 7*c*
Statistique des canaux ... 9*a*
Substances alimentaires, Falsification des ... 6*b*
Sucre de betteraves ... (p.i.) 34

T

Terreneuve, Acte de la boitte ... 20*e*
Terreneuve et du Canada, Commerce de ... 20*f*
Terreneuve et du Canada, Conférence de ... 20*d*
Terreneuve, Pêcheurs de ... (p.i.) 20*j*
Terres fédérales ... 29
Traité avec la France ... 51, 51*a*, 51*b*, 51*c*
Travaux publics, Rapport annuel sur les ... 8
Trudeau, T ... (p.i.) 28*a*
Tunnel entre l'I.P.-E. et la terre ferme ... (p.i.) 58

U

Unions ouvrières ... (p.i.) 57

W

Washington, Conférence de ... 52
Welland, Canal ... (p.i.) 76
Wetmore, Rapport du juge ... (p.i.) 47

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

CONTENU DU VOLUME A.

Recensement du Canada, 1890-91. Premier volume.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 1.

1. Rapport de l'auditeur général sur les comptes des crédits de l'exercice terminé le 30 juin 1892. Présenté le 27 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présentés le 27 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster. 2*a*. Budget pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1894 ; présenté le 30 janvier 1893. 2*b*. Budget supplémentaire pour l'exercice se terminant le 30 juin 1893 ; présenté le 17 février 1893. 2-1*b**. Nouveau budjet supplémentaire pour l'exercice se terminant le 30 juin 1893 ; présenté le 16 mars 1893. 2*c*. Budget supplémentaire pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1894 ; présenté le 27 mars 1893.

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

2*d*. Commerce avec la Grande-Bretagne—Chevaux.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

2*e*. Relations commerciales du Canada, n° 1. Rapports sur le commerce et les ouvertures de commerce dans la Grande-Bretagne et les autres pays, jusqu'au 31 décembre 1892.

Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

3. Liste des actionnaires dans les banques chartées du Canada, au 31 décembre 1892. Présentée le 24 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 3.

3*a*. Rapport sur les dividendes restant impayés, et montants ou soldes au sujet desquels il n'y a eu aucune transaction, ou sur lesquels aucun intérêt n'a été payé depuis cinq ans ou plus avant le 31 décembre 1892, dans les banques chartées du Canada.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1892.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*a*. Relevé préliminaire des opérations des compagnies canadiennes d'assurances sur la vie pour l'année finissant le 31 décembre 1892. Présenté le 20 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*b*. Relevé des états des compagnies d'assurances au Canada pour l'année finissant le 31 décembre 1892.

Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 4.

5. Tableaux du commerce et de la navigation pour l'exercice terminé le 30 juin 1892. Présentés le 27 janvier 1893, par M. Wood (Brockville)..*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

6. Revenus de l'intérieur du Canada. Partie I, accise, etc., pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présentée le 26 janvier 1893, par M. Wood (Brockville).
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

6a. Revenus de l'intérieur du Canada. Partie II, Inspection des poids et mesures et du gaz, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

6b. Revenus de l'intérieur du Canada. Partie III, Falsification des substances alimentaires, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présentée le 27 janvier 1893, par M. Wood (Brockville).
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 5.

7. Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année civile 1892. Présenté le 23 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7a. Rapport sur les archives du Canada 1892...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7b. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1892. Présenté le 20 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7c. Statistique criminelle pour l'année 1892....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 6.

8. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présenté le 20 février 1893, par l'honorable J. A. Ouimet.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9 Rapport annuel du ministre des chemins de fer et des canaux, pour le dernier exercice, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892. Présenté le 10 février 1893, par l'honorable J. G. Haggart.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9a. Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1892. Présentée le 10 février 1893, par l'honorable J. G. Haggart.. ....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

9b. Statistique des chemins de fer, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, pour 1892. Présentée le 29 mars 1893, par l'honorable J. G. Haggart.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 7.

10. Rapport annuel du département de la marine et des pêcheries pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présenté le 27 janvier 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10a. Relevés des pêches et rapports des inspecteurs pour l'année 1892.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

10b. Rapport sur la pêche des huîtres du Canada, 1892. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable J. Costigan.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

10c. Rapport de la Commission des pêcheries de la Colombie-Britannique, 1892.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session

10d. Rapport sur l'industrie du homard au Canada, 1892.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 8.

11. Rapport du président du conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile finissant le 31 décembre 1892.... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

12. Rapport du directeur général des postes du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892. Présenté le 3 février 1893, par sir A. P. Caron....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 8—*Fin.*

13. Rapport annuel du département de l'intérieur, pour l'année 1892. Présenté le 22 mars 1893, par l'honorable T. M. Daly.. ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13*a*. Rapport sommaire du département de la Commission Géologique pour l'année 1892.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

CONTENU DU VOLUME 9.

14. Rapport annuel du departement des affaires des sauvages pour l'année finissant le 31 décembre 1892. Présenté le 7 mars 1893, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1892. Présenté le 3 mars 1893, par l'honorable W. B. Ives..... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1892. Présenté le 6 mars 1893, par l'honorable J. Costigan..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*a*. Liste du service civil du Canada, 1892. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

16*b*. Rapport du conseil des examinateurs du service civil pour l'année terminée le 31 décembre 1892. Présenté le 29 mars 1893, par l'honorable J. C. Patterson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

16*d*. Rapport annuel du département de l'imprimerie et de la papeterie publiques du Canada, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892, avec un rapport partiel sur ces services durant le semestre terminé le 31 décembre 1892. Présenté le 28 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté le 26 janvier 1893, par M. l'Orateur..... .... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

CONTENU DU VOLUME 10.

18. Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892. Présenté le 27 janvier 1893, par sir John Thompson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport annuel du département de la milice et de la défense du Canada, pour le semestre terminé le 30 juin 1892. Présenté le 31 janvier 1893, par l'honorable J. C. Patterson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19*a*. Etat de force de la milice active pour l'exercice 1893-94. Présenté le 25 mars 1893, par l'honorable J. C. Patterson.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

20. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 mars 1892—Etat donnant les noms et le nombre d'hommes et d'armateurs qui ont demandé, sans les obtenir, des primes de pêche en 1889, 1890 et 1891, les raisons pourquoi ils ne les ont pas obtenues, et si, dans certains cas, elles ont été accordées après avoir été refusées tout d'abord ; aussi, les noms et les montants des primes et les raisons pour lesquelles elles ont ainsi été accordées par la suite. Aussi, copie de tous papiers et correspondance depuis 1888, concernant le système des primes et les demandes accordées et refusées. Présentée le 27 janvier 1893.—*M. Bowers*..... . ..... , ... *Pas imprimée.*

20*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 mai 1891—Etat comparatif pour les années 1882 à 1891 inclusivement (par province), du :—(*a.*) Nombre total de réclamations pour primes de pêche reçues par le département. (*b.*) Nombre total de réclamations pour primes de pêche reçues par le département, payées. (*c.*) Nombre de navires, tonnage et nombre d'hommes ayant droit à la prime, chaque année. (*d.*) Nombre de bateaux à qui des primes ont été données et le nombre d'hommes employés à la pêche qui ont reçu la prime. (*e.*) Nombre total d'hommes qui ont reçu la prime. (*f.*) Montant total des primes payées annuellement. Présentée le 30 janvier 1893.—*M. Flint* ....*Pas imprimée.*

20*b*. Etat concernant les paiements de primes de pêche pour 1891-92, tel que requis par le chapitre 97 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 6 février 1893, par l'honorable J. Costigan...*Pas imprimé.*

VOLUME 10—*Suite.*

20c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 mai 1892—Copie de toute correspondance, papiers et rapports concernant l'enquête sur la conduite de William Prosser, gardien de pêcheries pour le district faisant front au comté d'Essex, sur le lac Erié, et son renvoi d'office. Présentée le 8 février 1893.—*M. Allan* ..... *Pas imprimée.*

20d. Copie des délibérations de la conférence qui a eu lieu récemment entre les délégués des gouvernements du Canada et de Terreneuve sur la question des pêcheries et autres questions entre les deux gouvernements. Présentée le 8 février 1893, par sir John Thompson.
Imprimée pour les documents de la session seulement.

20e. Documents additionnels au sujet de la mise en vigueur contre les vaisseaux canadiens par le gouvernement de Terreneuve de l'Acte de Terreneuve concernant la vente de la boitte aux navires de pêche étrangers. Présentés le 9 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Imprimés pour les documents de la session seulement.

20f. Documents additionnels concernant les différentes questions pendantes entre la Puissance du Canada et la colonie de Terreneuve. Présentés le 13 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimés pour les documents de la session seulement.

20g. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 juillet 1891—Copie de tous documents, requêtes et lettres relativement au droit de pêche de F.F. Rouleau, écuier, avocat, de Rimouski, que lui et ses prédécesseurs ont toujours exercé sur sa propriété à Rimouski. Présentée le 13 mars 1893.—*M. Choquette* ..... *Pas imprimée.*

20h. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance entre le gouvernement et la chambre de commerce de Québec, relative à la nomination d'un officier des pêcheries, en remplacement de M. H. Whitely pour la division de Bonne-Espérance, de Chécatica à Blanc-Sablon. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Joncas* ..... *Pas imprimée.*

20i. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893—Copie du certificat de compétence obtenu par chacun des commandants suivants des navires qui ont fait le service de la protection des pêcheries durant la dernière saison, savoir : Commandant O. G. V. Spain, "Acadia"; W. H. Kent, "Agnes Macdonald"; E. Dunn, "Bayfield"; Geo. M. May, "Constance"; J. H. Pratt, "Dream"; Wm. Wakeham, "La Canadienne"; A. Finlayson, "Stanley"; C. T. Knowlton, "Vigilant." Présentée le 29 mars 1893.—*M. McMullen* ..... *Pas imprimée.*

20j. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 mars 1893—Copie de tous documents, rapports et correspondance entre le gouvernement et la chambre de commerce de Québec ou toute autre personne, relatifs au traitement que reçoivent les pêcheurs canadiens de la part des pêcheurs de Terreneuve le long des côtes du Labrador canadien. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Joncas* ..... *Pas imprimée.*

20k. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 mars 1893 : 1. Copie des instructions expédiées aux gardes-pêche des comtés de Berthier, Maskinongé, Saint-Maurice, Champlain, Nicolet, Yamaska et Richelieu, depuis le 1er janvier 1892, et de toute correspondance échangée à ce sujet, soit entre le gouvernement et les dits gardes-pêche, soit entre le gouvernement et toute autre personne, depuis le 1er janvier 1892 jusqu'à cette date, au sujet des dites instructions et de leur mise en force. 2. Etat des licences de pêche émises dans les comtés ci-dessus durant les années 1891 et 1892, séparément. 3. Etat de la quantité et de la valeur des différentes sortes de poissons pris dans les dits comtés séparément durant les années 1891 et 1892. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Bruneau* ..... *Pas imprimée.*

20l. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Relevé de toutes les personnes qui ont reçu des primes de pêche dans les comtés de Victoria et de Guysboro', N.-E., en 1892, et du montant payé à chacune. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Fraser* ..... *Pas imprimée.*

21. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mai 1892—Copie de toutes lettres, papiers, pétitions, demandes et autres documents concernant la destitution du directeur de poste de McIntyre et la nomination de son successeur. Présentée le 27 janvier 1893.—*M. Landerkin.*
Pas imprimée.

VOLUME 10—*Suite.*

21*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de toutes lettres, correspondances, requêtes et autres documents reçus et échangés par le gouvernement concernant la destitution d'Edouard Lesage, directeur de poste de la paroisse de Saint-Léon, dans le comté de Maskinongé, et aussi, concernant la nomination ou les nominations faites pour remplir la charge depuis que l'ancien titulaire a été démis. Présentée le 16 mars 1893.—*M. Legris.*

Pas imprimée.

21*b*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 mars 1893—Copie de l'ordre en conseil en vertu duquel John J. Cosgrove a été destitué de son emploi dans le département du revenu de l'intérieur, ainsi que copie de la dénonciation, de la preuve et des autres pièces relatives à cette destitution. Présentée le 23 mars 1893.—*Honorable M. O'Donohue.*

Pas imprimée.

22. Relevé des mandats émis par le gouverneur général depuis la dernière session du parlement, conformément à l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition, article 32, paragraphe *b*. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution seulement.*

23. Etat des dépenses à compte de dépenses diverses imprévues. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimé.*

24. Relevé pour dix jours des recettes et dépenses du Canada, du 11 au 20 janvier 1892, et du 11 au 20 janvier 1893. Présenté le 30 janvier 1893, par l'honorable G. E. Foster ..... *Pas imprimé.*

24*a*. Relevé des recettes et dépenses du Canada pour 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 31 janvier. Présenté le 6 février 1893, par l'honorable G. E. Foster ..... *Pas imprimé.*

24*b*. Relevé des recettes et paiements du Canada, 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 10 février. Présenté le 17 février 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Pas imprimé.*

24*c*. Relevé des recettes et paiements du Canada, 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 10 mars. Présenté le 15 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimé.*

24*d*. Relevé des recettes et paiements du Canada, 1891-92 et 1892-93, jusqu'au 20 mars. Présenté le 21 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimé.*

25. Règles de la Cour d'Echiquier du Canada au sujet de toute procédure à prendre en cette cour pour attaquer en nullité tout brevet d'invention décerné sous l'autorité de l'*Acte des Brevets.* Présentées le 27 février 1893, par l'honorable J. Costigan.

Imprimées pour les documents de la session seulement.

26. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 juillet 1892—Copie du dernier horaire adopté pour les trains de voyageurs sur l'Intercolonial. Présentée le 30 janvier 1893.—*Honorable M. Power* ..... *Pas imprimé.*

26*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Relevé des frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial pendant les exercices 1890-91 et 1891-92, et depuis le 1er juillet 1892 jusqu'au 31 décembre inclusivement, sous les chefs suivants :—Force motrice, dépenses pour wagons, entretien de la voie et des travaux d'art, dépenses pour gares, frais généraux, nombre de milles parcourus par les wagons. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin.*

Imprimée pour la distribution seulement.

26*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Etat donnant les recettes du chemin de fer Intercolonial pendant les exercices 1890-91 et 1891-92, et depuis le 1er juillet 1892 jusqu'au 31 décembre inclusivement, sous les chefs suivants :—Voyageurs, fret, malles et divers ; et donnant aussi le nombre de voyageurs et de tonnes de fret transportés durant les susdits exercices. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin* .....*Imprimée pour la distribution seulement.*

26*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893—Copie de toute correspondance, rapports et autres documents concernant la réduction de C. A. Atkinson du rang de chef de train à celui de serre-freins, au mois d'octobre 1886, ou vers ce temps. Présentée mars 1893.—*M. Wood (Westmoreland.)*.....*Pas imprimée*

VOLUME 10—*Fin.*

26*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 mars 1892.—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant les privilèges de circulation accordés au chemin de fer du Pacifique sur la ligne de l'Intercolonial entre Halifax et Saint-Jean, et copie de toutes conventions intervenues entre le Pacifique Canadien et l'Intercolonial ou aucun département ou fonctionnaire du gouvernement canadien concernant les privilèges de circulation accordés au Pacifique Canadien sur la ligne de l'Intercolonial et les paiements à faire pour cet objet; et aussi, copie de toutes conventions au sujet de paiements à être faits par l'Intercolonial au Pacifique Canadien pour les wagons et locomotives mis en circulation par ce dernier sur la ligne de l'Intercolonial. Présentée le 1er avril 1893.—*M. Davies*..... *Pas imprimée.*

27. Copie du rapport des commissaires nommés par une commission royale afin de recevoir les témoignages au sujet de la vérité ou de la fausseté de certaines accusations portées contre sir Adolphe Caron, député à la Chambre des communes et membre du Conseil privé pour le Canada, avec copies des dépositions et des pièces justificatives y ayant rapport. Présentée le 6 février 1893, par sir John Thompson..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

CONTENU DU VOLUME 11.

28. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, donnant le nom et le rang de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination, etc., pendant l'année expirée le 31 décembre 1892. Présenté le 7 février 1893, par l'honorable G. E. Foster.
Imprimé pour les documents de la session seulement.

28*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance, papiers ou ordres en conseil concernant la mise à la retraite de M. Trudeau, ci-devant sous-ministre des chemins de fer et canaux. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Edgar*..... *Pas imprimée.*

29. Ordres en conseil de 1892, concernant le département de l'intérieur, conformément à la clause 91 de l'Acte des Terres Fédérales, chap. 54, Statuts Revisés du Canada. Présentés le 9 février 1893, par l'honorable T. M. Daly..... *Imprimés pour les documents de la session seulement.*

30. Réponse en vertu de la résolution du 20 février 1882, en tant qu'elle a été fournie par le département de l'intérieur, concernant la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable T. M. Daly.... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

30*a*. Liste de toutes terres vendues par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, du 1er octobre 1891 au 1er octobre dernier. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable T. M. Daly.
Imprimée pour les documents de la session seulement.

31. Liste des fonctionnaires publics auxquels des commissions ont été délivrées aux termes du chapitre 19 des Statuts Revisés du Canada, pendant l'année 1892. Présentée le 9 février 1893, par l'honorable J. Costigan..... *Imprimée dans le nº 16.*

32. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 mars 1892—Copie de toute correspondance entre le gouvernement impérial et celui du Canada au sujet des fortifications d'Esquimalt. Présentée le 10 février 1893.—*M. Laurier.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

33. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toutes pétitions, mémoires, appels et autres documents adressés à Son Excellence en conseil depuis le 15 mars 1892, concernant les Actes des Ecoles du Manitoba de 1890, la clause 22 de l' "Acte du Manitoba" et la clause 93 de l' "Acte de l'Amérique Britannique du Nord"; aussi, copie de tous rapports au conseil et ordres en conseil sur le même sujet; aussi, copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 10 février 1893.—*M. LaRivière.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

33*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie du jugement du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté dans l'appel de Barrett *vs* la cité de Winnipeg, communément appelé "Cause des Ecoles du Manitoba"; aussi, copie de tous factums, rapports et autres documents à ce sujet. Présentée le 14 février 1893. *M. LaRivière*..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 11—*Suite.*

33*b*. Autre réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie du jugement du comité judiciaire du Conseil privé de Sa Majesté dans l'appel de Barrett *vs* la cité de Winnipeg, communément appelé "Cause des Ecoles du Manitoba"; aussi, copie de tous factums, rapports et autres documents à ce sujet. Présentée le 20 février 1893.—*M. LaRivière* .... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

33*c*. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893, concernant les actes des écoles du Manitoba, de 1890, ainsi que la copie certifiée du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 22 février 1893, touchant le règlement d'importantes questions légales relatives à certains statuts de la province du Manitoba au sujet de l'éducation. Présentée le 1er mars 1893.—*M. LaRivière*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

33*d*. Réponse partielle à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 février 1893: 1. Copie des délibérations, résolutions et ordonnances de l'ancien conseil d'Assiniboïa se rapportant aux matières d'éducation dans les limites de sa juridiction telle qu'existant sur les bords de la rivière Rouge avant la création de la province du Manitoba. 2. Un état des sommes payées par le dit conseil d'Assiniboïa pour le maintien des écoles, indiquant les personnes auxquelles ces paiements ont été faits, les écoles pour lesquelles ces sommes ont été payées, et la dénomination religieuse à laquelle appartenaient ces écoles. 3. Un état des sommes payées par la Compagnie de la Baie-d'Hudson ou par ses agents, aux écoles alors existantes dans les territoires formant aujourd'hui la province du Manitoba. 4. Copie de tous mémoires et instructions ayant servi de base aux négociations à l'issue desquelles le Manitoba est devenu l'une des provinces de la confédération, avec une copie des minutes des délibérations des personnes chargées de part et d'autre d'établir les conditions de la création de la province du Manitoba et de son entrée dans la confédération, et aussi une copie de tous mémoires, rapports ou ordres en conseil constatant ces conditions d'entrée ou ayant servi de base à la préparation de l'Acte du Manitoba. 5. Copie des dépêches et des instructions du gouvernement impérial au gouvernement du Canada au sujet de l'entrée de la province du Manitoba dans la confédération, y compris les recommandations du gouvernement impérial concernant les droits et les privilèges de la population de ces territoires et les garanties et la protection à être accordées aux droits acquis, aux biens, aux coutumes et aux institutions de cette population par le gouvernement du Canada dans le règlement des difficultés qui marquèrent cette période de l'histoire de l'Ouest canadien. 6. Copie des actes passés par la législature du Manitoba relativement à l'éducation dans cette province, notamment le premier acte passé touchant cette matière après l'entrée de la dite province dans la confédération, et les lois existantes sur cette même matière dans la dite province immédiatement avant l'adoption des actes de 1890, concernant les écoles publiques et concernant le département de l'éducation. 7. Copie de tous règlements concernant les écoles passés par le gouvernement du Manitoba par l'*Advisory Board* en vertu des lois adoptées en 1890 par la législature du Manitoba concernant les écoles publiques et le département de l'éducation. 8. Copie de toutes correspondances, pétitions, mémoires, résolutions, brefs, factums, jugements (tant en première instance qu'en appel à tous les degrés) se rapportant aux lois scolaires de la dite province du Manitoba, depuis le 1er juin 1890, et aux réclamations des catholiques à ce sujet; aussi, copie de tous rapports au Conseil privé et de tous ordres en conseil se rapportant au même sujet, depuis la même date. Présentée le 30 mars 1893—*Honorable M. Bernier*. .... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

34. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 avril 1892—Copie des instructions adressées au professeur Saunders, lorsqu'il a été chargé d'étudier la question de la culture de la betterave à sucre et de la fabrication du sucre de betterave en Canada, ou depuis cette date jusqu'à celle à laquelle son rapport a été soumis à cette honorable Chambre.—Présentée le 10 février 1893. *M. Beausoleil*. ..., ... *Pas imprimée.*

35. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toute correspondance, documents, rapports et ordres en conseil concernant une certaine commission devant s'enquérir des moyens les plus pratiques de compléter le réseau télégraphique de l'empire. Présentée le 10 février 1893.—*Sir H. Langevin.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

36. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat depuis le dernier relevé de 1892 soumis au parlement du Canada, en conformité de la clause 23, chap. 19 des Statuts Revisés du Canada. Présenté le 13 février 1893, par l'honorable J. Costigan.
Pas imprimé.

VOLUME 11—*Suite.*

37. Etat donnant la quantité de fer en gueuse fabriquée en Canada et la prime payée depuis la date du dernier rapport à la Chambre en date du 16 mars 1892. Présenté le 16 février 1893, par M. Wallace..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

37a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893 Etat indiquant la quantité de fer en gueuse manufacturée en Canada de 1870 à 1880 inclusivement, et la prime payée (s'il en est) pendant ces années. Aussi, la quantité de fer en gueuse importée respectivement de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, et la quantité totale importée durant ces années. Présentée le 28 février 1893.—*M. Macdonald (Huron.)*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

37b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Etat donnant la quantité de fer en gueuse produite en Canada de 1881 à 1892 inclusivement, et la prime payée, chacune de ces années, pour cette production. Présentée le 13 mars 1893.—*M. McMullen.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

38. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de la preuve faite devant M. James G. Moylan, inspecteur des pénitenciers, lors de l'enquête ou des enquêtes faites par ce fonctionnaire au pénitencier de Kingston, l'an dernier, à la suite desquelles certains employés de cette institution ont été destitués ou ont donné leur démission. Présentée le 22 février 1893. *M. Somerville*..... *Pas imprimée.*

39. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie des questions et des sujets soumis aux candidats qui se sont présentés pour l'examen préliminaire ou de qualification, ou pour les deux, lors du dernier examen pour le service civil. Présentée le 23 février 1893.—*Sir Hector Langevin*..... *Pas imprimée.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes du 20 février 1893—Etat indiquant le nombre de rapports au sujet des fermes expérimentales publiés pour l'année 1891, le nombre publié respectivement en anglais et en français, le nombre alloué à chaque membre de la Chambre des communes et du Sénat, et le nombre restant en mains. Présentée le 24 février 1893.—*M. Grieve*..*Pas imprimée.*

41. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie de tout rapport fait au conseil par l'honorable J. A. Chapleau, alors qu'il était ministre des douanes, sur la réorganisation du département des douanes, ou recommandant des changements dans ce département. Présentée le 24 février 1892—*M. Landerkin.*

Pas imprimée.

42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 février 1893—Liste donnant les noms de tous les soumissionnaires pour la section huit du canal de Soulanges, le domicile de chacun et le montant de chaque soumission. Présentée le 27 février 1893—*Sir Hector Langevin.*

Pas imprimée.

43. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 février 1893—Copie de toute correspondance, mémoires, ordres administratifs et ordres en conseil, non encore soumis à la Chambre, concernant les limites nord-ouest, nord et est de la province de Québec, et de tous rapports d'arpentages ou explorations ordonnés par le gouvernement du Canada ou s'y rapportant, depuis la dernière session du parlement, y compris les instructions relatives aux dits arpentages ou explorations. Présentée le 27 février 1893.—*Sir Hector Langevin.*

Imprimée pour les documents de la session seulement

44. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de tout ordre en conseil ou autre document permettant à la Compagnie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, ou à la Compagnie du chemin de fer du Vermont Central, qui lui a succédé, de construire un pont sur la rivière Richelieu à Saint-Jean, Québec. Présentée le 28 février 1893.—*M. Béchard*..... *Pas imprimée.*

45. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copies de toutes requêtes, correspondance et documents de toutes sortes concernant l'octroi d'un subside au chemin de fer le Québec-Oriental. Présentée le 28 février 1893—*M. Vaillancourt*..... *Pas imprimée.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie des instructions données aux officiers employés au troisième recensement du Canada, 1891, et des formules employées. Présentée le 1er mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

46*a*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893, pour des renseignements avec explications complètes, fournis par le fonctionnaire chargé de la direction et surveillance du dernier recensement canadien de 1891, sur les points suivants : 1. Le dénombrement de l'élément français de la population, dans le recensement opéré en 1891, a-t-il été fait avec l'intention de donner les mêmes renseignements que comportaient les recensements de 1851 et de 1861 de l'ancienne province du Canada, ainsi que les recensements canadiens de 1871 et 1891 ? 2. Quel sens a-t-on voulu attacher et quelle interprétation pratique a-t-on donnée, en opérant le recensement de 1891, aux expressions *French Canadians* ; "Canadiens français," placées en tête d'une des colonnes de la feuille de recensement n° 1 ? 3. Quel est le sens précis qu'il faut attacher aux diverses expressions suivantes, employées dans le bulletin de recensement n° 11 signé : "George Johnson, statisticien," à savoir : "*Nationalities*, Nationalités ; *French speaking*, parlant français ; *English speaking* ; Canadiens Français, Canadiens Anglais," qui figurent dans la nouvelle nomenclature qu'on a adoptée ? 4. Y a-t-il eu des individus de nationalité française, de vrais Français, exclus du dénombrement de l'élément français de la population, parce qu'ils étaient nés hors du Canada ? Et a-t-on compris des personnes de nationalité française dans la population de langue anglaise ? S'il en est ainsi, y a-t-il quelque relation entre ces faits et la nomenclature du bulletin n° 11 ? Si non, pourquoi le simple mot "Français," usité jusque là pour désigner l'élément français, a-t-il été abandonné et remplacé par les diverses expressions de "*French speaking*," "*French Canadians*," etc. ? 5. Outre les instructions imprimées, quelles instructions et explications pratiques ont été données aux officiers, commissaires et énumérateurs, à l'égard du dénombrement de l'élément français de la population, ou des personnes d'origine ou de nationalité française ? 6. Le dénombrement de la population française en 1891 a-t-il été totalement opéré d'une manière uniforme dans les différents districts, sous-districts et divisions de recensement ? 7. Y a-t-il raison de penser, d'après un examen direct, une connaissance personnelle des choses, ou une critique statistique, que les chiffres donnés comme représentant le nombre d'habitants français, sont notablement inférieurs au nombre réel dans quelques ou plusieurs états du dénombrement de 1891 ? 8. Les feuilles remises par les énumérateurs ont-elles été examinées par les commissaires et officiers, ainsi qu'au bureau central sous la surveillance et la responsabilité du surintendant, en vue de s'assurer de leur exactitude et d'en corriger les erreurs apparentes ? 9. Quelque officier ou le surintendant a-t-il remarqué qu'il y avait des différences anormales et très importantes dans le dénombrement de la population française entre le recensement de 1891 et les séries statistiques des recensements antérieurs ; et s'est-on donné la peine d'élucider la sérieuse question à laquelle donnait lieu ce désaccord surprenant ? 10. Peut-on offrir quelque explication raisonnable des données de 1891, d'après lesquelles la population française paraît avoir éprouvé une décroissance extraordinaire, notamment dans la Nouvelle-Ecosse, l'Ontario et les Territoires ? 11. Existe-t-il des causes locales ou accidentelles qui puissent expliquer les énormes écarts qui se seraient produits dans la multiplication de la race française, si les chiffres du recensement de 1891 étaient exacts, en ce qui concerne, par exemple, l'Ile du Prince-Edouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse ? 12. A-t-il été pris des mesures pour se rendre compte de la cause et de l'étendue de ces constatations si étranges ? Si non, pourquoi ne l'a-t-on pas fait ? Si oui, quelles mesures ont été prises, et quel en a été le résultat ? 13. Le surintendant du recensement de 1891 a-t-il pris connaissance de l'objection énergique élevée contre la reconnaissance des chiffres extraordinaires de 1891, qui ont été donnés comme représentant le nombre réel des Français en Canada ? Et s'est-il livré à quelque sérieuse investigation au sujet de cette question importante ? Si tel est le cas, à quelles conclusions est-il arrivé par son étude statistique ? 14. Que les dits renseignements soient accompagnés des instructions données aux énumérateurs pour le recensement de 1881 et pour celui de 1891. Présentée le 30 mars 1893.—*Honorable M. Tassé*..... .. .... *Pas imprimée.*

47. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie du rapport de l'honorable juge Wetmore, chargé, en vertu d'une commission royale, de faire une enquête sur certaines accusations formulées contre Lawrence W. Herchmer, commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest. Présentée le 3 mars 1893.—*M. Davin.* *Pas imprimée.*

48. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie de toute correspondance, télégrammes, rapports et autres papiers concernant la suspension de M. Edward Hackett, inspecteur des pêcheries, Ile du Prince-Edouard, en 1892, et copie des accusations portées contre lui, de l'autorisation donnée au commissaire de l'Ile du Prince-Edouard de faire la preuve de ces accusations, de la preuve produite, et du rapport du ministre de la marine à ce sujet ; aussi, copie de toutes lettres, correspondance, ordres ou rapports concernant la réinstallation de M. Hackett. Présentée le 6 mars 1893.—*M. Davies*..*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

49. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Etat donnant le montant d'argent dépensé depuis la confédération sous chacun des chefs suivants :—*(a)* Traitement du gouverneur général. *(b)* Frais de voyages du gouverneur général. *(c)* Rideau Hall—Edifices—Compte du capital et entretien ; Rideau Hall—Terrains—Compte du capital et entretien. *(d)* Fournitures de toute espèce pour Rideau Hall. *(e)* Allocation au gouverneur général pour combustible et éclairage. *(f)* Tous autres comptes se rapportant à la charge de gouverneur général. *(g)* Tous autres comptes se rapportant à Rideau Hall et ses terrains. *(h)* Montant total des dépenses de toute espèce depuis la confédération se rapportant à la charge de gouverneur général. *(i)* Montant total des dépenses de toute espèce se rapportant à Rideau Hall et ses terrains. Présentée le 6 mars 1893.—*M. Mulock.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

50. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 6 février 1893—Copie de toutes lettres, correspondance, rapports et autres documents échangés entre les départements de l'agriculture et le haut-commissaire du Canada à Londres, la chambre impériale de commerce ou tous autres fonctionnaires de corps autorisé concernant l'interdiction du bétail canadien dans les ports du Royaume-Uni, depuis le 20 octobre dernier. Présentée le 6 mars 1893.—*M. Sproule* ..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

51. Arrangement effectué entre Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présenté le 6 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

51*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, demandant copie de la correspondance et autres papiers concernant un arrangement qui a été effectué entre Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présentée le 15 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster.

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

51*b*. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 15 mars 1893—Copie de la correspondance et autres papiers concernant un arrangement qui a été effectué entre sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présentée le 20 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster ..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

51*c*. Autre réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 15 mars 1893.—Copie de la correspondance et autres papiers concernant un arrangement qui a été effectué entre Sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et le président de la République Française, destiné à régler en matière de tarifs douaniers les relations commerciales entre le Canada et la France. Présentée le 25 mars 1893, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

52. Documents relatifs à la conférence tenue à Washington entre les délégués du gouvernement canadien et le secrétaire d'Etat des Etats-Unis en février 1892, concernant les divers sujets y mentionnés. Présentés le 7 mars 1893.—*Honorable G. E. Foster.*

Imprimés pour les documents de la session seulement.

53. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 1er mai 1893—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres, les ci-devants agents financiers anglais du Canada à Londres, et la banque de Montréal, au sujet du récent changement d'agent à Londres. Présentée le 7 mars 1893. —*Sir Richard Cartwright*..... *Pas imprimée.*

54. Copie d'un ordre en conseil du 17 janvier 1893, autorisant la délivrance de licences aux navires de pêche des Etats-Unis pendant l'année 1893, pour l'achat de boitte, glace, lignes et autres fournitures, le transbordement du poisson et l'expédition des équipages. Présentée le 7 mars 1893, par l'honorable J. Costigan..... *Pas imprimée.*

55. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de Prêt et de Placement (limitée), à la date du 31 décembre 1892. Présenté le 30 mars 1893, par M. l'Orateur..... *Pas imprimé.*

VOLUME 11—*Suite.*

56. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 février 1893—Copie de toutes lettres, communications et télégrammes échangés entre le ministre de l'agriculture ou tout fonctionnaire sous lui ou tout autre ministre ou fonctionnaire du gouvernement fédéral et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le gouvernement de la Colombie-Britannique, les maires des cités de Victoria et de Vancouver, les officiers de santé fédéraux des ports de Victoria et Vancouver, au sujet de l'introduction de la petite vérole à Victoria et à Vancouver en mai et juin 1892 par les paquebots-poste du Japon et de la Chine. Présentée le 9 mars 1893.—*Honorable M. McInnes*.....*Pas imprimée.*

57. Relevé des demandes d'enregistrement, aux termes du chapitre 131 des Statuts Revisés du Canada, "Acte concernant les Unions Ouvrières". Présenté le 15 mars 1893, par l'honorable J. Costigan. *Pas imprimé.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1893, pour un état donnant en détail les dépenses faites depuis la dernière session pour sondages dans le détroit de Northumberland afin d'obtenir des données sur le coût probable d'un tunnel sous-marin ; aussi, copie de tous contrats, télégrammes, correspondance et papiers se rapportant en quelque manière à ces sondages ou à ces dépenses. Présentée le 15 mars 1893.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893, pour copie de requêtes, lettres, etc., relativement au changement de place du bureau de poste de Notre-Dame du Rosaire. Présentée le 20 mars 1893.—*M. Choquette*.....*Pas imprimée.*

59*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Copie de toutes pétitions, documents et lettres concernant la demande faite durant les six dernières années pour un service postal plus considérable au bureau de poste de Harkaway. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Landerkin*.....*Pas imprimée.*

59*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance et requêtes, demandant le changement du bureau de poste de Saint-Sébastien, comté de Beauce, ainsi que copie du rapport de l'inspecteur des postes s'y rapportant. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Godbout*.....*Pas imprimée.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie de tous comptes, lettres, reçus et autres documents ayant rapport à la réclamation de Charles I. Labrie, de Lévis, pour services professionnels pour expropriation lors de la construction de l'embranchement Saint-Charles du chemin de fer Intercolonial. Présentée le 20 mars 1893.—*M. Frémont*...*Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1893—Copie des pétitions des conseils de comtés et autres corporations municipales, demandant que les chemins de fer contrôlés par l'Etat soient obligés de construire des ponceaux sur les cours d'eau naturels traversant leurs lignes, et de toute correspondance s'y rattachant. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Casey.* *Pas imprimée.*

62. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1893—Copie de toutes communications, mémoires, etc., adressés à Son Excellence en conseil, au gouvernement du Canada, ou à aucun de ses membres, depuis 1888, demandant l'octroi d'une subvention fédérale à la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, afin de lui permettre de prolonger sa ligne depuis Cobhill vers le nord. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Corby.* *Pas imprimée.*

63. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1893—Copie de toute correspondance, pétitions et papiers en la possession du gouvernement, concernant le désaveu du chapitre 1 des Actes de la Nouvelle-Ecosse, intitulé : "An Act to amend and consolidate the Acts relating to Mines and Minerals," y compris toute pétition de David McKeen, écr, M. P., et autres, au sujet du dit acte. Présentée le 21 mars 1893.—*M. Weldon*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette*, des exportations et importations du 1er juillet 1892 au 1er janvier 1893, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays, et des états comparatifs du 1er juillet 1891 au 1er janvier 1892. Présentée le 21 mars 1893.—*Sir Richard Cartwright*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Suite.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de tous papiers, documents, correspondances, etc., adressés au gouvernement au sujet des meilleurs moyens à prendre pour empêcher la propagation du choléra. Présentée le 23 mars 1893.—*M. Landerkin.*
Pas imprimée.

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 15 mars 1893—Copie de toutes correspondances entre le ministère de la justice et l'honorable J. G. Bossé, juge de la cour du banc de la reine, se rapportant au procès et à la condamnation de R. H. McGreevy et O. E. Murphy, accusés de conspiration pour fraude ; de toutes recommandations et de tous rapports faits par le dit honorable J. G. Bossé au sujet de la condamnation des dits Murphy et McGreevy et de la commutation de la sentence de R. H. McGreevy ; et de l'ordre de commutation de sentence de R. H. McGreevy, et des requêtes, lettres, etc., au sujet de cette matière. Présentée le 24 mars 1893.—*M. Tarte*.....*Pas imprimée.*

67. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 23 février 1893 : 1. Copie de l'instrument instituant une commission royale chargée de recueillir des données certaines concernant le fonctionnement et les effets de la prohibition législative de la vente des boissons enivrantes. 2. Copie de toutes instructions destinées à guider cette commission, ou données sous l'autorité du gouvernement. 3. Copie de tous documents et statistiques fournis à la commission par quelque département du service civil ou officier du gouvernement, et contenant des informations ou suggestions relatives aux matières sur lesquelles elle avait à faire enquête et rapport. Présentée le 15 mars 1893.—*Honorable M. Vidal*.....*Pas imprimée.*

68. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 février 1893—Copie de toutes lettres, communications et télégrammes échangés entre le ministre de l'agriculture et tout fonctionnaire sous lui, ou tout autre ministre ou fonctionnaire du gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Britannique et l'ingénieur fédéral local, relativement à l'établissement d'une quarantaine convenable à Albert-Head ou William-Head, Colombie-Britannique. Présentée le 15 mars 1893.—*Honorable M. McInnes (Victoria)*.....*Pas imprimée.*

69. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 mars 1893—Copie des instructions royales de Sa très Gracieuse Majesté la reine à Son Excellence lors de sa nomination à sa haute fonction. Présentée le 20 mars 1893.—*Honorable M. Wark.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

70. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1893—Copie de toutes correspondances échangées entre M. Robertson, commissaire d'industrie laitière pour le Canada, et le département de l'agriculture, concernant une certaine résolution passée par un comité du Bureau de commerce de Bristol, Angleterre, pour empêcher d'accepter comme "fromage canadien" du fromage désigné par le dit comité sous le nom de "*French cheese*" et fabriqué dans la province de Québec ; copie de tous discours, lettres, rapports du dit M. Robertson, commissaire d'industrie laitière, sur la valeur des fromages fabriqués dans les provinces de Québec et d'Ontario. Présentée le 25 mars 1893.—*M. Rinfret*.....*Pas imprimée.*

71. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1893—Copie des réclamations présentées par MM. F. B. McNamee et Cie, entrepreneurs, au sujet desquelles des recommandations ont été faites par un comité spécial de la Chambre des communes en juin 1877, et de tous rapports, ordres en conseil et autres papiers s'y rapportant. Présentée le 28 mars 1893.—*Sir Hector Langevin*.....*Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 février 1893—Copie de toute correspondance et rapports adressés au gouvernement entre les années 1876 et 1893, au sujet du récif de Lurcher, situé à l'entrée de la Baie de Fundy, et des moyens suggérés pour protéger la navigation dans ces parages. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Bowers*.....*Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 13 mars 1893—Copie de toute correspondance concernant la réclamation de M. Lauchlin McDougall, du comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse, pour une allocation de retraite, ainsi que les montants qui lui ont été payés à titre de gardien de phare à Saint-Paul et Ingonish, donnant les montants séparément pour chaque année. Présentée le 29 mars 1893.—*M. Fraser*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 11—*Fin.*

74. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 13 mars 1893—Copie de toutes soumissions, lettres, télégrammes et correspondance entre le gouvernement et ses agents et toutes autres personnes, concernant le contrat donné pour la réparation du steamer *Quadra*. Présentée le 30 mars 1893.—*M. Prior*.. ....*Pas imprimée.*

75. Etat des baptêmes, mariages et sépultures, pour l'année 1892, dans les districts de Bellechasse, Chicoutimi, Gaspé, Joliette, Iberville, L'Islet, Montmagny, Ottawa et Saguenay. Présenté le 30 mars 1893, par M. l'Orateur..... .... *Pas imprimée.*

76. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mars 1893, pour un état de compte faisant voir le montant allégué avoir été irrégulièrement retenu, et plus tard remboursé par William Ellis, surintendant du canal Welland, et non donné dans une réponse à une adresse du Sénat du 17 juin 1891. Présentée le 28 mars 1893.—*Honorable M. McCallum.*
Pas imprimée.

77. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 février 1893, pour une liste donnant les noms de toutes les personnes employées permanemment ou temporairement à la douane de Montréal le premier janvier 1868 ; aussi, une liste semblable des personnes ainsi employées le premier janvier dernier, avec indication dans les deux cas, de l'âge, de la nationalité, de la religion, du salaire, de l'occupation et de la date de nomination de chacune d'elles. Présentée le 30 mars 1893.—*Honorable M. Bellerose*.. ....*Pas imprimée.*

SUPPLÉMENT

DU

VINGT-CINQUIÈME RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DE LA MARINE POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1892.

RAPPORTS

DU

PRÉSIDENT DU CONSEIL

D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR

DES

COMMISSAIRES DES HAVRES

DE

TORONTO, MONTRÉAL, QUÉBEC, TROIS-RIVIÈRES, BELLEVILLE, SYDNEY-NORD ET PICTOU

DES COMMISSAIRES DES PILOTES, DES MAITRES DE HAVRES ET DES PRÉPOSÉS À L'ENGAGEMENT DES MATELOTS, DES GARDIENS DE CERTAINS PORTS, AVEC UNE STATISTIQUE DES NAUFRAGES ET ACCIDENTS

JUSQU'AU 31me JOUR DE DÉCEMBRE 1892

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1893

[N° 11.—1893.] *Prix :* 15 *centins.*

OTTAWA, 16 mai 1893.

A l'honorable CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le supplément du vingt-cinquième rapport annuel du ministère de la marine et des pêcheries, division de la marine, pour l'année 1892. Ce supplément contient le rapport sur la marine marchande, l'inspection des bateaux à vapeur, et une statistique des naufrages et accidents; une liste des certificats accordés aux mécaniciens des bateaux à vapeur et aux capitaines et seconds; les rapports des commissaires des havres de Toronto, Belleville, Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sydney-Nord; le rapport du maître de havre d'Halifax; une liste des maîtres de havres; les rapports des maîtres de havres généralement; un rapport sur le service des marées et des signaux; les rapports des commissaires de pilotage; les rapports des gardiens de ports, et une liste des préposés à l'engagement des matelots.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

TABLE DES MATIÈRES.

PAGE.

Mécaniciens de bateaux à vapeur..... 81

Commissaires de havres, rapports des—
- Montréal..... 116
- Québec..... 140
- Toronto..... 109
- Belleville..... 112
- Trois-Rivières..... 156
- Sydney-Nord..... 162
- Maître du havre d'Halifax..... 163

Maîtres de havres, liste des..... 164

Capitaines et seconds..... 84

Marine marchande—
- Etat des navires sur les registres..... 2
- Inspection des bateaux à vapeur, division d'Ontario-Ouest..... 4
  - do do d'Ontario-Est..... 20
  - do do de Montréal..... 30
  - do do de Québec..... 32
  - do do division de Québec et Montréal, inspection des coques..... 41
  - do do division des provinces maritimes..... 44
  - do do do du Manitoba, Kéwatin et les Territoires du Nord-Ouest..... 55
  - do do do de la Colombie-Britannique..... 58
- Nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne..... 66
- Nombre de bateaux à vapeur brisés ou désarmés..... 79
- Naufrages et accidents..... 91

Amélioration et entretien du port de Montréal, rapport sur les travaux..... 128

Commission de pilotage, rapport de la—
- Montréal..... 184
  - do pilotes lamaneurs de..... 188
  - do fonds des pilotes invalides de..... 191
- Québec..... 193
  - do fonds des pilotes invalides de..... 203
- Saint-Jean..... 225
- Halifax..... 210
- Pictou..... 217
- Baie-Glacée, C.-B..... 213
- Sydney, C.-B..... 219
- Sainte-Marie et Liscombe..... 219
- Comté de Charlotte..... 233
- Comté de Prince, I.P.-E..... 235
- Miramichi..... 228
- Bathurst..... 232
- Nanaïmo..... 239
- New-Westminster..... 241
- Victoria et Esquimalt..... 238

Gardiens de ports, rapports des—
- Montréal..... 250
- Québec..... 254
- Halifax..... 256
- Burrard-Inlet..... 264
- Victoria..... 268

Gardiens de ports, rapports des— PAGE.
Pictou 257
Sydney, C.-B 261
Saint-André 262
Sydney-Nord 260
Port-Hawkesbury 258
Ile du Prince-Edouard 263
Engagement et congé de matelots 269
Service des signaux, rapport relatif au 175
Service relatif à la marée, rapport sur le 169

ANNEXE N° 1.

MARINE MARCHANDE.

En consultant le vingt-cinquième rapport annuel l'on verra que les états suivants se rattachant à la marine marchande n'étaient pas prêts pour leur publication lorsque ce rapport a été imprimé, attendu que les rapports des percepteurs des douanes n'avaient pas été reçus. Ces rapports sont préparés à la fin de l'année de calendrier et non à la fin de l'exercice, c'est pourquoi les états n'ont pas été publiés comme d'habitude dans le rapport annuel.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre de navires et le nombre de tonneaux enregistrés sur les registres du Canada, le 31 décembre de chaque année, de 1873 à 1892, inclusivement.

Provinces.	1873.		1874.		1875.		1876.		1877.		1878.		1879.		1880.		1881.		1882.	
	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.
Nouv.-Brunswick	1,147	277,850	1,114	294,741	1,133	307,926	1,154	324,513	1,133	329,457	1,142	335,965	1,135	340,491	1,097	336,976	1,087	333,215	1,065	308,980
Nouvelle-Ecosse	2,803	449,701	2,787	479,669	2,786	505,144	2,867	529,252	2,961	541,579	3,003	553,368	2,975	552,159	2,977	550,448	3,025	558,911	3,026	546,778
Québec	1,842	214,083	1,837	218,946	1,831	222,965	1,902	228,502	1,951	248,399	1,676	248,349	1,975	246,025	1,889	233,341	1,830	224,936	1,754	215,804
Ontario	681	89,111	815	113,008	825	114,990	889	123,947	926	131,761	958	135,440	1,006	136,987	1,042	137,481	1,081	139,998	1,112	137,061
Ile P.-Edouard	280	38,918	312	48,388	335	50,677	338	50,692	342	55,547	322	54,250	298	49,807	288	45,931	273	45,410	248	41,684
Col.-Britannique	30	4,095	35	3,611	40	3,685	40	3,809	43	3,479	51	4,482	60	4,701	63	5,049	74	6,296	84	7,687
Manitoba	.....	.....	.....	.....	2	178	2	178	6	246	17	1,161	22	1,924	21	1,992	24	2,130	23	2,783
Total	6,783	1,073,718	6,930	1,158,363	6,952	1,205,565	7,192	1,260,893	7,362	1,310,468	7,469	1,333,015	7,471	1,332,094	7,377	1,311,218	7,394	1,310,896	7,312	1,260,777

Provinces.	1883.		1884.		1885.		1886.		1887.		1888.		1889.		1890.		1891.		1892.	
Nouv.-Brunswick	1,107	315,906	1,096	308,132	1,060	288,589	1,042	269,224	1,027	255,126	1,009	239,332	1,013	218,873	981	209,460	969	193,193	946	181,779
Nouvelle-Ecosse	3,037	541,715	2,942	544,048	2,988	541,832	2,929	525,921	2,845	498,878	2,851	485,709	2,855	464,431	2,793	464,194	2,778	461,758	2,731	425,690
Québec	1,739	216,577	1,628	202,342	1,634	203,635	1,650	232,556	1,586	189,064	1,498	178,520	1,455	168,590	1,399	164,003	1,404	162,330	1,408	162,638
Ontario	1,133	140,972	1,184	142,387	1,223	144,487	1,248	140,929	1,275	139,548	1,330	139,502	1,352	141,839	1,312	138,738	1,345	138,914	1,347	141,750
Ile P.-Edouard	241	49,446	234	39,213	227	36,049	225	30,658	225	29,031	218	26,586	224	25,506	231	26,080	195	23,316	196	22,706
Col.-Britannique	94	9,046	116	11,403	123	11,834	134	11,900	149	12,789	167	14,249	176	15,241	196	16,024	246	19,767	298	23,448
Manitoba	24	2,778	55	5,722	63	5,439	65	5,578	71	5,811	69	5,744	77	6,091	79	6,475	78	6,197	81	6,118
Total	7,374	1,276,440	7,254	1,253,747	7,315	1,231,856	7,294	1,217,766	7,178	1,130,247	7,142	1,089,642	7,153	1,040,481	6,991	1,024,974	7,015	1,045,475	7,007	964,129

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre de navires et le nombre de tonneaux enregistrés sur les registres du Canada, le 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1892, inclusivement.

Provinces.	1874.		1875.		1876.		1877.		1878.		1879.		1880.		1881.		1882.		1883.	
	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.	Navires.	Ton'x.
Nouveau-Brunswick	90	42,027	65	33,483	61	31,040	54	31,158	56	27,368	43	19,067	63	18,896	57	18,259	66	16,820	72	21,103
Nouvelle-Ecosse	175	84,480	177	67,106	194	58,771	219	47,980	166	49,784	126	39,208	126	31,257	150	40,465	117	26,711	202	35,765
Québec	73	20,796	103	22,825	51	17,800	62	19,253	46	10,870	29	7,421	33	8,219	56	5,673	26	6,785	42	6,594
Ontario	50	10,797	53	7,760	47	5,397	28	3,316	30	2,409	42	2,464	44	3,610	54	5,111	55	3,508	34	4,311
Ile du Prince-Edouard	88	24,634	83	19,838	62	14,571	62	17,026	38	10,382	20	5,279	21	3,359	15	4,351	15	3,500	17	5,343
Colombie-Britannique	5	276	..	.....	1	121	2	204	2	45	5	788	..	.....	2	85	8	1,631	5	845
Manitoba	..	.....	....	.....	....	.....	3	48	1	15	....	.....	1	100	2	116	1	289	2	125
Ajouter les nouv. navires const. en Canada qui sont passés au Royaume-Uni en vertu d'un permis du gouverneur sans être enregist.	490	183,010	480	151,012	416	127,700	430	118,985	339	100,873	265	74,227	271	65,441	336	74,060	288	60,113	374	74,090
Et les nouveaux navires qui ont laissés Québec pour enregistrem. en Allemagne	6	7,746	..	.....	3	2,721	2	1,943	1	663	....	.....	....	.....	...	.....	1	1,029	....	.....
	...	.....	....	.....	1	480	....	.....	....	.....	....	.....	....	.....	..	.....	....	.....	....	.....
Total	496	190,756	480	151,012	420	130,901	432	120,928	340	101,506	265	74,227	271	65,441	336	74,060	289	61,142	374	74,090

	1884.		1885.		1886.		1887.		1888.		1889.		1890.		1891.		1892.	
Nouveau-Brunswick	46	12,888	34	7,736	34	4,931	18	2,909	32	2,530	50	4,792	35	5,572	43	6,269	21	1,873
Nouvelle-Ecosse	178	42,032	102	24,703	93	20,948	87	12,310	116	12,965	126	19,645	150	33,907	130	35,528	105	16,446
Québec	32	3,815	29	4,556	27	2,683	28	2,888	23	2,669	27	3,759	25	4,880	46	4,200	34	2,620
Ontario	58	4,446	45	4,509	52	2,075	66	2,993	62	5,095	45	3,259	41	4,917	44	2,662	34	3,684
Ile du Prince-Edouard	21	5,189	11	1,707	12	1,318	7	601	12	1,412	12	1,503	12	2,008	5	1,000	9	967
Colombie-Britannique	15	675	6	648	8	154	9	376	18	448	12	840	15	876	41	2,364	46	2,887
Manitoba	37	3,366	13	320	3	98	8	439	1	11	8	548	7	218	3	122	6	296
Ajouter les nouveaux navires construits en Canada qui sont passés au Royaume-Uni en vertu d'un permis du gouverneur sans être enregistrés	387	72,411	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346	285	52,378	312	52,145	255	28,773
Et les nouv. navires qui ont laissés Québec pour enregistrement en Allemagne	....	.....	....	.....	..	.....	....	.....	....	.....	...	.....	....	.....	....	.....	....	.....
	....	.....	...	.....	...	.....	....	.....	..	.....	....	.....	....	.....	...	.....	....	.....
Total	387	72,411	240	43,179	229	32,207	224	22,516	264	25,130	280	34,346	285	52,378	312	52,145	255	28,773

ANNEXE N° 2.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année terminée le 31 décembre 1892.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Dolphin	...	12 avril.	13	6 04	A hélice, remorq., havre de Toronto.
W. B. Hall	...	20 do	608	53 64	do fret, grands lacs.
Maid of the Mist	80	17 mai	62	9 96	do passeur, chutes de Niagara.
			683	69 64	

W. J. MENEILLEY,
Président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur.

11—1½

Marine et Pêcheries—Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Ontario	500	17 mars	1,615	137 20	A aubes, Détroit et Windsor.
Michigan	500	18 do	1,730	146 40	do do
Orion		29 do	591	52 28	A hélice, fret, Kingston et Duluth.
Tecumseh		30 do	839	72 20	do do do
John Hunter		1er avril	32	7 56	do remorq., baie de Toronto.
St. Magnus	50	7 do	853	76 24	do Montréal et Duluth.
Celtic	60	7 do	698	63 84	do do
Ocean	150	7 do	684	62 72	do Hamilton et Montréal.
Lakeside	493	8 do	348	35 84	do Toronto et Ste-Catherine.
Erin		8 do	512	45 96	do fret, Kingston et Duluth.
Wales		11 do	350	33 00	do remorq., grands lacs.
Harvey Neelon		12 do	65	10 12	do do canal Welland.
Algonquin		6 do	1,806	149 48	do fret, Kingston et Duluth.
Mary		12 do	62	9 96	do remorq., canal Welland.
Charles John Gemley Munro.		12 do	43	8 44	do do do
United Lumberman		14 do	399	36 92	do fret, Kingston et Duluth.
Telegram	200	14 do	198	23 84	do Windsor et ports sur le lac Erié.
City of Windsor	80	15 do	511	48 88	do Windsor et ports sur le lac Huron.
Henry Smyth		15 do	40	8 20	do bateau-pêcheur, lac Huron.
Scotia		Pas de certificat.	458	41 64	do fret.
United Empire	396	16 avril	1,961	164 88	do Sarnia et Duluth.
Joe Mac		18 do	44	8 44	do remorq., canal Welland.
Sir S. L. Tilley	10	11 do	1,178	102 24	do Kingston et Duluth.
Enterprise		18 do	620	54 60	do fret, Kingston et Port-Arthur.
James Norris		18 do	50	9 00	do remorq., canal Welland.
Persia	150	18 do	757	68 56	do Ste-Catherine et Montréal.
Hector		19 do	43	8 44	do remorq., canal Welland.
Alert		19 do	47	8 76	do do
Inez		19 do	59	9 72	do do
Maggie		19 do	37	7 96	do do
Sylvester Kneeland		19 do	46	8 68	do do
Jane Armstrong		20 do	44	8 52	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Clinton		6 avril	430	39 40	A hélice, fret, Kingston et Duluth.
Dominion		20 do	478	43 24	do fret, Kingston et Port-Arthur.
Edward Blake		20 do	22	6 76	do remorqueur, lacs et rivières.
Lothair		14 do	413	37 96	do fret, Kingston et Duluth.
Charlton		23 do	261	25 88	do remorqueur, lacs et rivières.
Esperanza		27 do	17	6 36	do yacht, baie de Toronto.
Acadia	125	28 do	806	72 50	do Montréal et Chicago.
Onaping		29 do	256	25 48	do remorqueur, lacs et rivières.
Vick		2 mai	13	6 04	do do rivière Thames.
City of Dresden	40	3 do	194	23 52	do Rondeau et Sandusky.
Willie Scagel		3 do	22	6 76	do remorqueur, baie Rondeau.
City of Chatham	553	4 do	341	35 28	do Windsor à Chatham.
Saginaw		15 sept.	357	33 56	do remorqueur, lacs et rivières.
Lurline		6 mai	66	10 28	do yacht do
Truant	148	10 do	23	6 84	do Toronto à l'île.
Island Queen	148	10 do	23	6 84	do do do
Jessie L. McEdwards	100	10 do	21	6 68	do do do
Modjeska	720	13 do	455	44 40	A hélice, jumelles, Hamilton à Toronto.
Mazeppa	300	13 do	146	19 65	do Hamilton à Burlington Beach.
Maggie R. Mitchell		16 do	40	8 20	do remorqueur, canal Welland.
Ella Taylor		17 do	34	7 72	do do do
Union	130	17 do	267	29 36	A aubes, Fort Erié à Black Rock.
Maggie A. Bennett		18 do	34	7 72	A hélice, remorqueur, canal Welland.
Nautilus		18 do	9	5 72	do do do
Home Rule		1892. 31 déc.	81	11 48	do do lacs et rivières.
C. H. Merritt	335	1893. 19 mai	122	17 68	do Toronto à Victoria Park.
Thames	300	23 do	82	11 56	A aubes, London à Spring-Bank.
Greyhound	335	25 do	337	34 96	A aubes, Toronto et ports du lac Ontario.
Abeona		25 do	46	8 68	do yacht, lacs et rivières.
Joe Milton	200	26 do	93	12 44	do Port-Stanley et ports du lac Erié.
Ruby		27 do	72	10 76	do remorqueur de pêche, lac Erié.
Snowstorm		27 do	17	6 36	do do do
Ada Alice	40	28 do	15	6 20	do Niagara à Youngstown.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc. — Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Eurydice	546	28 mai	590	55 20	A aubes, Toronto à Wilson.
Ivey Alderson	87	30 do	39	8 04	A hélice, Port-Dover à Port-Rowan.
Clark Bros		1er juin	5	5 40	do fret, baie de Toronto.
Canada		2 do	557	49 56	do do Kingston et Duluth
Hope	200	1892. 3 nov.	170	21 60	do Windsor et Détroit.
Arbutus		Pas de certif.	49	8 92	do remorqueur, lac Huron.
Jas. Leighton		1893. 9 juin	23	6 84	do do do
Ocean Lily		Pas de certicat	3	5 24	do do do
Elgin		9 juin	16	6 28	do do do
Spray		9 do	15	6 20	do do do
Victoria		9 do	3	5 24	do do do
P. Cress		10 do	63	10 04	do fret do
Phenix		10 do	37	7 96	do remorqueur do
Mary Arnott		10 do	8	5 64	do do do
Verbena May		10 do	5	5 40	do do do
Sarah E. Day		10 do	5	5 40	do do do
Ontario		17 do	57	9 56	do do lacs et rivières.
Evelyn		22 do	85	11 80	do do do
Imperial	20	1892. 30 nov.	210	24 80	do Kingsville et îles Pelée.
Garden City	711	1893. 28 juin	637	50 96	A aubes, Toronto et Ste-Catherine
Mabel Macdonald		28 do	42	8 36	A hélice, remorqueur, lacs et rivières.
Albani	19	1892. 31 oct.	5	5 40	do Port-Dover et Fishers' Glen.
A. H. Jennie		1893. 29 juin	148	16 84	do fret, lacs et rivières.
Hazard		29 do	34	7 72	do remorqueur de pêche, lac Erié.
Maggie Mason	40	30 do	56	9 48	do Hamilton et Burlington Beach.
J. W. Steinhoff	400	1er juill	312	33 96	do Toronto et ses environs.
Curlew					do croiseur de l'État pour la protect. des pêcheries.
Uncle John		5 juill.	7	5 56	do rem. de pêche, lac Erié.
Enterprise		5 do	18	6 44	do do do
Lottie Maud		6 do	10	5 80	do do do
Kingfisher		6 do	14	6 12	do do do
Conservative		6 do	7	5 56	do do do
Ida Bell		6 do	6	5 48	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
A. M. Petrie	.....	Pas de certificat.	20	6 60	A hélice, yacht, lacs et rivières.
A. J. Tymon	398	20 juillet	194	23 52	do Hamilton et Cobourg.
W. S. Ireland	.....	27 do	105	13 40	do fret, rivière Détroit.
Alfred Wilson	.....	27 do	33	7 64	do remorqueur, rivière Thames.
Nina	.....	28 do	11	5 88	do remorqueur, rivières Sydenham et Détroit.
Frankie	25	2 août	24	6 92	do rivière Sydenham.
Ariadne	.....	3 do	38	8 04	do remorqueur, rivière Sydenham.
Byron Trerice	390	3 do	268	29 44	do Sarnia et Amherstburg.
Energy	.....	4 do	116	14 28	do fret, rivières Sydenham et Détroit.
Sea Gull	.....	1892. 31 déc	41	8 28	do rem. do
Ripple	.....	1893. 4 août	15	6 60	do do do
Euna	.....	5 do	6	5 48	do do do
Harry Sewell	.....	5 do	25	7 00	do do do
City of Mount Clemens	.....	4 do	102	13 16	do fret do
Interocean	.....	5 do	148	16 84	do rem. do
Grace Darling	.....	1892. 31 déc	26	7 08	do do do
Messenger	.....	31 do	15	6 20	do do do
Juno	.....	1893. 11 août	210	21 80	do fret, Buffalo et baie Georgienne.
La Belle	.....	12 do	75	11 00	do fret, rivière Buffalo.
Sea Flower	.....	16 do	7	5 56	do remorqueur, lac Simcoe.
Lillie	40	6 juin	50	9 00	do Barrie et Big Bay Point.
R. Kendrick	40	19 août	15	6 20	do lac Simcoe.
Clucas	.....	24 do	28	7 32	do rem. de pêche, lac Huron et baie Georgienne.
A. Chambers	.....	24 do	23	6 84	do do do
Juno	.....	24 do	28	7 24	do do do
Sea Queen	.....	25 do	18	6 44	do do do
Sea Gull	.....	25 do	19	6 52	do do do
Orcadia	.....	29 do	23	6 84	do do do
Sea King	.....	29 do	26	7 08	do do do
St. George	.....	3 sept	21	6 60	do remorqueur, lac Ontario.
Gordon Jerry	.....	8 do	124	14 92	do fret do
Arabian	.....	13 do	1,073	93 84	do do Montréal et Duluth.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Queen	20	22 août	7	5 56	A hélice, Belle-Ewart à la Pointe-aux Roches.
Minota	.....	16 sept	29	7 32	do yacht, lac Simcoe.
Isabella	.....	Pas de certificat.	44	.....	do remorqueur, lac Simcoe.
Sweet Mary	.....	18 sept	13	6 04	do rem., baie Georgienne.
Severn Belle	.....	19 do	8	5 56	do do do
H. L. Lovering	.....	20 do	55	9 40	do do rivière Severn.
Minnie Martin	.....	20 do	10	5 80	do do baie Georgienne.
Coponaning	.....	do 23	18	6 44	do do rivière au Français
Maggie McLean	.....	23 do	37	7 96	do do do
Susan C. Doty	.....	26 do	26	7 08	do do baie Georgienne.
Tender	.....	26 do	31	7 48	do do do
W. M. German	.....	Pas de certificat.	28	.....	do do rivière Détroit.
Owen	.....	10 oct	103	13 24	do fret, lacs et rivières.
E. Windsor	.....	Pas de certificat.	86	11 88	do do rivière Détroit.
Vera	.....	12 oct	14	6 12	do remorq., baie Rondeau.
Dominion	.....	13 do	138	16 04	do fret, rivière Détroit.
			29,123	3,112 07	

JOHN DODDS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION D'ONTARIO OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Electric		29 mars.	6	5 48	A hélice, lac Ontario.
Frank Jackman.		31 do	39	8 12	do remorqueur, lac Ontario.
Niagara		31 do	468	42 44	do fret, Montréal et Duluth.
Rosedale		5 avril.	1,507	125 56	do fret, Kingston et Duluth.
L. Shickluna		7 do	626	55 08	do fret, Montréal et Duluth.
Africa		7 do	482	43 56	do fret, Kingston et Duluth.
Seguin	20	9 do	818	73 44	do Kingston et Duluth.
Fred. A. Hodgson		12 do	63	10 04	do remorqueur de pêche, baie Georgienne.
Bob Foote		12 do	39	8 20	do do do
Ethel.		12 do	13	6 04	do do do
Welcome		12 do	21	6 68	do do lac Huron.
Gertrude A. Rennie		12 do	14	6 12	do do baie Georgienne.
Grace Darling		12 do	28	7 24	do do do
Anderson		13 do	16	6 28	do do do
City of Midland	400	13 do	748	67 84	do Collingwood et Sault Ste-Marie.
Rover		13 do	51	9 00	do remorqueur de pêche, lac Supérieur.
Northern Belle	250	13 do	514	49 04	do Collingwood et Sault Ste-Marie.
Atlantic	310	13 do	683	72 64	do do do
Pacific	300	13 do	918	81 44	do do do
Baltic	307	13 do	1,324	113 92	A aubes, do do
Manitou	300	13 do	497	47 76	do Penetanguishene et Parry-Sound.
City of London	178	13 do	516	49 28	A hélice, Collingwood et Sault Ste-Marie.
Maud S		14 do	14	6 12	do remorqueur de pêche, baie Georgienne.
Killarney Belle		14 do	28	7 24	do do do
Hiawatha	40	14 do	39	8 12	do Midland et Moulins de Muskoka.
Favourite	361	15 do	491	47 28	do baie Georgienne.
Myles		18 do	1,211	101 88	do fret, Montréal et Duluth.
Macassa	539	18 do	459	44 72	A hélice, jumelles, Toronto et Hamilton.
Athabasca	500	19 do	2,269	189 52	A hélice, Owen-Sound et Port-Arthur.
Alberta	500	19 do	2,282	190 56	do do do
Manitoba	500	19 do	2,616	217 28	do do do
Kincardine		26 do	190	20 20	do remorqueur, grands lacs.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
C. W. Chamberlain	.....	21 avril	385	35 80	A hélice, fret, Kingston et baie Georgienne.
Shawanaga	.....	21 do	96	12 66	do remorq., baie Georgienne.
Maganetawan	.....	22 do	269	29 52	do do do
Waubaushene	.....	22 do	97	12 76	do do do
Severn	.....	22 do	44	8 52	do do do
Mayflower	.....	23 do	14	6 12	do do do
Cibola	1,176	28 do	961	84 88	A aubes, Toronto et Lewiston.
Chicora	872	28 do	931	82 48	do do do
Ongiara	244	30 do	98	12 84	A hélice, rivière Niagara.
Lake Michigan	.....	3 mai	537	50 84	do fret, Montréal et Duluth.
Cambria	334	26 avril	937	82 96	A aubes, Port-Arthur et Duluth.
Reliance	.....	6 mai	311	29 88	A hélice, remorq., grands lacs.
Superior	.....	12 do	89	12 12	do do do
Lilly	.....	13 do	22	6 76	do do baie Georgienne.
Carmona	492	11 do	980	86 40	A aubes, lac Ontario.
Canadian	340	16 do	231	24 48	do baie de Toronto.
Sadie	377	16 do	154	20 32	do do
Mayflower	900	16 do	189	23 12	do do
Primrose	900	17 do	189	23 12	do do
John Hanlan	172	17 do	37	7 96	A hélice, do
Gertrude	171	17 do	76	11 08	do do
Luella	122	18 do	38	8 04	do do
Kathleen	200	18 do	110	16 80	do do
Arlington	100	18 do	23	6 84	do do
Mascotte	128	19 do	49	8 92	do do
Chicoutimi	278	23 do	110	16 80	A aubes, Toronto et Parc Victoria.
Campana	300	23 do	1,679	142 32	A hélice, jumelles, Kingston et Chicago.
Adam Ainslie	.....	25 do	59	9 72	A hélice, remorq., B. Georgienne.
Viola	.....	26 do	68	10 44	do yacht, lac Ontario.
Wenonah	100	30 do	161	20 88	A aubes et à hélice, rivière Maganetawan.
Glenrosa	54	31 do	63	10 04	A hélice, rivière Maganetawan.
Emulator	.....	31 do	25	7 00	do remorq., rivière Maganetawan.
Enterprise	280	3 juin	148	19 84	A hélice, jumelles, lac Simcoe.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année, etc.—Division d'Ontario Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Orillia	234	6 juin	135	18 80	A hélice, lac Simcoe et Couchiching.
Gypsy		6 do	20	6 60	A hélice, yacht, lac Simcoe.
Longford	40	7 do	53	9 24	do lac Couchiching.
Comet		7 do	20	6 60	do remorq., lac Saint-Jean.
Curlew	Croiseur du gouvernem		pour la pro	tect. des pêc.	do
Queen of the Isles	100	13 juin	40	8 20	do Brighton et Prescott.
Southwood		14 do	19	6 52	do remorq., lacs Muskoka.
Nipissing	343	14 do	275	30 00	A aubes do
Muskoka	40	15 do	99	12 92	A hélice, do
Lake Joseph		15 do	28	7 24	do remorq. do
Edith May	40	16 do	45	8 60	do do
Bertha May		16 do	20	6 60	do remorq. do
Rosseau		16 do	53	9 24	do do do
Kate Murray		Pas de certificat.	3		do do do
Onaganoh	25	17 juin	19	6 52	do do
Sunbeam		17 do	4	5 32	do remorq. do
Oriole	40	17 do	75	11 00	do do
Mink	40	18 do	13	6 04	do do
Kenozha	200	18 do	191	23 28	do do
Sonntag		22 do	7	5 56	do yacht, lac Ontario.
Equal Rights		27 do	6	5 46	do do baie Georgienne.
Bruce		27 do	16	6 28	do remorq. do
Fred Davidson		28 do	43	8 46	do do do
Maud		Pas de certificat.	18	6 46	do do
Mabel		28 juin	11	5 90	do remorq. do
Halero		28 do	8	16 92	do yacht do
Alfred Morrell		30 do	40	8 76	do remorq. do
Eagle	14	30 do	12	5 96	do Parry Sound à Moon River
Estella		Pas de certificat.	9	5 72	do yacht, baie Georgienne.
Minnehaha		30 juin	32	7 56	do remorq. do
Mary Beck		2 juill	16	6 28	do do do
Home Rule		2 do	3	5 26	do do
Despatch		7 do	33	7 64	do rem. de pêche, l. Huron.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Kittie Haight		8 juill	60	9 80	A hélice, remorq., lac Huron et rivière Détroit.
Lillie Smith		7 do	275	27 00	do fret, Kingston et p rts de la baie Georgienne.
J. D. Hewis		1892. 18 déc	51	9 08	do fret, rivière des Espagnols.
Stella		1893. 20 juill	16	6 28	do remorq., baie Georgienne
Metamora		21 do	239	24 12	do do grands lacs.
Les		26 do	9	5 72	do yacht, lac Huron.
J. H. Jones	20	27 do	152	17 16	do baie Georgienne et lac Huron.
A. V. Crawford		28 do	51	9 16	do remorq., lac Huron.
Agnes		28 do	23	6 92	do do baie Georgienne.
James Clark		29 do	48	8 92	do fret, baie Georgienne.
Heather Belle		1er août	20	6 60	do remorq. de pêche, baie Georgienne.
Mary Louise	40	6 do	64	10 12	do Portage et environs.
Florence	13	5 do	27	7 16	do lac des Baies.
Northern		6 do	99	12 92	A aubes, lac des Baies
Erastus Wiman	37	6 do	54	9 32	A hélice, Huntsville et environs.
Excelsior	40	6 do	96	12 68	do do do
Naiad		8 do	29	7 32	do yacht, lacs Muskoka.
Jennie Wilson		10 do	7	5 56	do remorq. do
Ethel May		Pas de certificat.	4		do yacht do
Ontario		11 août	11	5 88	o remorq. do
Ripple		16 do	5	5 40	do yacht, baie Georgienne.
Evangeline		16 do	24	6 92	do do grands lacs.
Rival		18 do	125	15 00	A aubes, remorq., baie Georgienne
Ann Long		18 do	45	8 60	A hélice, remorq. lac Huron.
James Storey		19 do	49	8 84	do do do
Houghton		19 do	49	8 92	A hélice, jumelles, remorqueur, rivière du Sault.
Delight		20 do	26	7 08	do remorq. lac Huron.
Hattie Vinton		22 do	55	9 40	do do do
Annie Clark		22 do	51	9 08	do remorq. de pêche, lac Huron.
Edgar P. Sawyer		23 do	52	9 16	do remorq. rivière du Sault.
Clara		Pas de certificat.	12	5 96	do remorq. de pêche, rivière du Sault.
Clara Hickler		24 août	42	8 36	do remorq., riv. du Sault.
W. L. Davis		25 do	46	8 68	d do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Bertha Endress..	.....	25 août.....	32	7 56	A hélice, remorq., riv. du Sault..
W. A. Rooth	.....	26 do	52	9 16	do do grands lacs.
Thames.....	.....	Pas de certif.	76	11 08	do fret, baie Georgienne.
W. J. Aikens...	.....	10 sept.....	42	8 36	do remorq. do
Lansdowne.....	500	14 do ...	1,571	133 68	A aubes, Windsor à Détroit.
Great Western..	250	16 avril.....	1,080	94 40	do do do
Saginaw	.....	15 sept.....	357	33 56	A hélice, rem. de sauvet., gr. lacs.
International.....	.....	15 do	82	11 56	do remorqueur do
Ranger	.....	16 do	8	11 28	do yacht, riv. Détroit.
City of Stratford.....	.....	17 do	4	5 32	Double hél., yacht, riv. Thames.
Monarch	332	23 do	2,017	169 36	A hélice, Sarnia et Duluth.
Mizpah	.....	19 do	18	6 44	do baie Georgienne.
Hiawatha.....	300	24 do	163	20 96	do Sarnia à Port-Huron.
William Wilson..... .	.....	Pas de certif.	12	5 96	do rem. de pêche, lac Erié.
John Harrison...	....	6 oct.	44	8 52	do rem., baie Georgienne.
Frank Reed	.. ..	6 do	34	7 72	do do do
Maggie May.....	.....	7 do ...	46	8 78	do do do
Yacht Maida.....	.. ..	7 do	3	5 24	do do chenal nord du lac Huron.
Advance	.....	8 do	72	21 52	do rem. de pêche, chenal n. du lac Huron.
P. S. Hiesordt..	.....	10 do ...	45	8 60	do remorqueur, lac Huron.
Garnet	.....	11 do ...	19	6 52	do rem. de pêche, l. Huron.
P. M. Campbell.....	.....	15 do	49	8 92	do fret, Killarney et Collins Inlet.
Fanny Arnold	.....	17 do	73	10 84	do remorqueur, lac Huron..
			37,351	3,873 78	

JAMES JOHNSTON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Marine et Pêcheries—Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1892.
DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du navire.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Pourquoi non inspecté et classe du navire.	
			$ cts.		
Ontario	1,338	910		A hélice, passagers	N'ont pas marché.
J. C. Clark	145	99		do do	
Huron	1,052	688		A hélice, jumelles, passeur de wagons.	
International	851	559		do do	
Meteor	337	181		A aubes, remorqueur.	
Cecebe	11	8		A hélice, do	
Herbert M.	26	18		do do	
Mary, of Port Stanley	4	3		do do	
Siskiwit	47	37		do do	
Butcher Boy	94	64		do do	
Golden City	35	26		do do	Dégréés avant l'expiration du certificat
Conqueror	25	17		do do	
Startled Fawn	25	17		do yacht	
Blandina	46	32		do do	
Rosamond	23	15		do do	
Adrelexa	15	10		do do	
Rescue	7	5		do passagers	Quitté le district.
Nocross	20	14		do remorqueur	
Zeypher	19	11		do yacht	
Dan	56	38		do passagers	
Mocking Bird	38	26		do do	
Maud L	14	10		do remorqueur	
Vixen	68	53		do do	
Camillia	42	37		do yacht	
Pochahontas	32	20		A aubes, remorqueur.	Aucune demande d'inspection.
Douglas	5	4		A hélice, do	
John Williams	14	10		do do	
Lewis Shickluna	16	11		do do	
Mary A. Day	45	36		do rem. de pêche.	
Eva Belle	10	7		do do	
Maid of the Mill	8	6		do yacht	
Siesta	3	2		do do	
Total	4,471	2,974			

JOHN DODDS,
JAMES JOHNSTON,
Inspecteurs des bateaux à vapeur, division d'Ontario-Ouest.

BATEAUX à vapeur inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Michigan	500	17 mars	1,729·80	146 40	A aubes, Windsor et Détroit.
Ontario	500	18 do	1,615·40	137 20	do do do
Niagara		4 avril	468·00	42 44	A hélice, fret, tous les lacs.
Orion		6 do	599·99	52 28	do do Kingston et Duluth.
Tecumseh		6 do	839·67	70 20	do do tous les lacs.
Clinton		6 do	430·00	39 40	do do do
Algonquin		6 do	1,805·61	149 48	do do do
Rosedale		8 do	1,506·93	125 56	do do Kingston et Duluth.
L. Shickluna		18 do	625·81	55 08	do do do do
Africa		9 do	484·39	43 56	do do do do
Lakeside	491	11 do	348·24	35 84	do Toronto et Sainte-Catherine.
Sir S. L. Tilley	10	11 do	1,177·77	102 24	do Kingston et Duluth.
Ocean	150	12 do	683·72	62 72	do Hamilton et Montréal.
Celtic	60	12 do	698·04	63 84	do Montréal et Duluth.
United Lumbermen		13 do	396·91	36 92	do fret, Kingston et Duluth.
Lothair		14 do	412·92	37 96	do fret, Kingston aux ports de la baie Georgienne.
Telegram	200	14 do	197·72	23 84	do Windsor et ports du lac Erié.
Baltic	307	15 do	1,323·77	113 92	A aubes, Collingwood et Sault Sainte-Marie.
Northern Belle	250	16 do	513·68	49 04	A hélice, Collingwood et ports de la baie Georgienne.
City of Midland	400	16 do	748·41	67 84	do Collingwood et Sault Ste-Marie.
Manitou	300	16 do	497·11	47 76	do Midland et Parry-Sound.
Dominion		19 do	478·13	43 24	do fret, Kingston et Duluth.
Erin		19 do	512·22	45 96	do do do
Enterprise		19 do	620·42	54 60	do do do
W. B. Hall		20 do	607·70	53 64	do fret, Kingston et Port-Arthur.
C. W. Chamberlin		21 do	384·93	35 80	do fret, Kingston et ports sur la baie Georgienne.
Myles		22 do	1,210·63	101 88	do fret, Kingston et Duluth.
Alberta	500	25 do	2,282·14	190 56	do Owen-Sound et Port-Arthur.
Athabasca	500	25 do	2,268·63	189 52	do do do
Atlantic	318	15 do	682·63	62 64	do Collingwood et Sault Ste-Marie.
Pacific	310	15 do	918·08	81 44	do do do
Manitoba	500	26 do	2,615·85	217 28	do Owen-Sound et Port-Arthur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de naze et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Cambria	334	26 avril	937·26	82 96	A aubes, Port-Arthur et Duluth.
City of London	178	27 do	515·77	49 28	A hélice, Collingwood et Sault Sainte-Marie.
Persia	150	28 do	756·64	68 56	do Sainte-Catherine et Montréal.
Acadia	125	28 do	806·36	72 50	do Montréal et Chicago.
United Empire	390	29 do	1,960·65	164 88	do Sarnia et Duluth.
City of Windsor	80	30 do	510·52	48 88	do Windsor et ports sur le lac Huron.
Lake Michigan	.....	3 mai	573·28	50 84	do Montréal et Duluth.
Favourite	361	5 do	491·33	47 28	do Collingwood et ports sur la baie Georgienne.
Macassa	539	7 do	459·06	44 72	do Toronto et Hamilton.
Cibola	1,176	7 do	961·47	84 88	A aubes, Toronto et Niagara.
Chicora	872	9 do	930·50	82 48	do do do
Ongiara	244	9 do	97·77	12 84	A hélice, rivière Niagara.
Carmona	492	11 do	979·93	86 40	A aubes, Toronto et Rochester.
City of Dresden	40	13 do	193·87	23 52	A hélice, Rondeau et Sandusky.
Island Queen	148	12 do	23·31	6 84	do Toronto et l'Ile.
Truant	148	12 do	23·31	6 84	do do do
Union	130	17 do	266·96	29 36	do Fort-Erié et Rocher Noir.
Maid of the Mist	80	17 do	61·97	9 96	do rivière Niagara, côtés canadien et américain.
Luella	122	18 do	37·83	8 04	do Toronto et l'Ile.
John Hanlan	172	18 do	36·96	7 96	do do do
May Flower	900	18 do	189·40	23 12	A aubes do do
Primrose	900	19 do	189·40	23 12	do do do
Canadian	340	19 do	230·51	26 48	do do do
Sadia	377	19 do	154·18	20 32	do do do
Mascott	128	20 do	48·94	8 92	A hélice do do
C. H. Merritt	335	20 do	121·58	17 68	do do Parc Victoria
St. Magnus	40	21 do	852·85	76 24	do Montréal et Duluth.
Mazepa	300	21 do	145·59	19 65	do Toronto et Burlington Beach.
Modjeska	720	23 do	454·98	44 40	A aubes, Hamilton et Toronto.
Thames	800	23 do	81·72	11 56	do London et Spring Bank.
Chicoutimi	278	24 do	110·47	16 80	do Toronto et Parc Victoria.
Greyhound	335	25 do	337·03	34 90	A hélice, ports du lac Ontario.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Joe Milton	200	26 mai	93·30	12 44	A hélice, Port-Stanley et ports du lac Erié.
Campana	300	27 do	1,678·79	149 32	do Montréal et Chicago.
Arlington	100	28 do	23·37	6 84	do Toronto et l'Ile.
Ada Alice	40	31 do	15·43	86 20	do bateau-passeur, Niagara et Youngstown.
Ivey Alderson	87	30 do	38·67	8 04	do Port-Dover à Port-Rowan
Canada	.....	2 juin	557·16	49 56	do fret, Kingston et Duluth.
Hope	200	3 do	169·96	21 60	do Windsor et Détroit.
City of Chatham	553	3 do	340·54	35 28	do Chatham et Windsor.
Orillia	234	6 do	134·51	18 80	do Orillia et places sur le lac Simcoe.
Langford	40	6 do	53·29	9 24	do Orillia et places sur le lac Couchiching.
Enterprise	280	7 do	148·19	19·84	do Barrie et places sur le lac Simcoe.
Lillie	40	7 do	49·53	9 00	do Barrie et Grande Pointe de la Baie.
Curlew	.....	.....	157·83	.....	do protection des pêcheries.
Osprey	50	14 juin	39·33	8 12	do Midland et Muskoka Mills.
Kathleen	200	15 do	109·82	16 80	do Toronto et l'Ile.
Gertrude	171	15 do	75·54	11 80	do do do
Eurydice	546	16 do	589·89	55 20	A aubes, Toronto et Wilson.
Nipissing	343	21 do	275·45	30 00	A hélice, lacs Muskoka.
Kenozha	200	22 do	191·58	23 28	do do
Mink	40	21 do	13·32	6 04	do do
Edith May	40	22 do	44·88	8 60	do do
Onagana	25	22 do	18·73	6 52	do do
Oriole	40	23 do	74·79	11 00	do do
Muskoka	40	23 do	98·98	12 92	do do
Glenrosa	54	24 do	63·18	10 04	do rivière Maganetawan.
Winonah	100	24 do	160·60	20 88	A aubes et à hélice do
Garden City	711	29 do	637·25	58 96	A aubes, Toronto et Sainte-Catherine.
Albani	19	1892. 31 oct.	5·26	5 40	A hélice, Port-Dover et Fisher's Glen.
Maggie Mason	40	1893. 1er juill.	55·77	9 48	do baie Burlington.
J. W. Steinhoff	400	3 do	311·80	32 96	do Toronto et Parc Victoria.
J. C. Clark	264	6 do	145·23	19 60	do Sarnia et Amherstburg.
Lillie Smith	.....	7 do	302·31	27 00	do fret, Kingston et baie Georgienne.
Imperial	20	30 nov.	210·06	24 80	do Kingsville et île Pelée.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Ouest—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Dixie	.....	.....	37·02	7 96	A hélice, Chippawa et Roche Noire
J. D. Hewis	.....	.....	51·08	.....	do remorq., pas de certificat.
A. J. Lyman	398	20 juill.	193·85	23 52	A hélice, ports du lac Ontario.
Vera	.....	.....	13·52	6 12	do remorq., baie Rondeau.
J. S. McEdwards	100	28 juill.	21·40	6 68	do Toronto et l'Ile.
J. H. Jones	20	3 août	152·41	17 16	do Wiarton et baie Georgienne.
Excelsior	40	5 do	95·75	12 68	do Huntsville et Muskoka.
Mary Louise	40	6 do	63·62	10 12	do do do
Florence	13	6 do	27·08	7 16	do do do
Erastus Wyman	37	6 do	53·53	9 32	do do do
Frankie	25	11 do	16·00	6 92	do Wallaceburg et places sur la rivière Sydenham.
Byron Trerice	390	12 do	268·04	29 44	do Sarnia et Amherstburg.
Juno	.....	12 do	209·50	21 80	do fret, Buffalo et ports de la baie Georgienne.
Queen	20	22 do	6·23	5 56	do Belle Ewart et Pointe des Roches.
R. Kendrick	40	22 do	14·96	6 25	do lac Simcoe.
Shamrock	40	27 do	79·84	11 40	do Portage du Rat et rivière La Pluie.
Kennima	40	27 do	41·86	8 36	do Portage du Rat et Kéwatin.
Highland Maid	30	29 do	106·24	16 48	do Portage du Rat et rivière La Pluie.
Kakabaka	.....	.....	112·67	17 04	do remorqueur, Port-Arthur
Arabian	.....	17 sept.	1,073·49	93 84	do tous les lacs.
Great Western	300	15 avril	1,080·33	94 40	A aubes, Windsor et Détroit.
Lansdowne	300	15 sept.	1,570·90	133 68	do do
Eagle	14	20 do	12·06	5 96	A hélice, Parry-Sound.
Monarch	332	24 do	2,017 41	169 30	do Sarnia et Duluth.
Hiawatha	300	24 do	162·62	20 96	do do Port-Huron.
Seguin	20	12 oct.	818·07	73 44	do Kingston à Duluth.
Clark Bros	30	19 do	5·06	5 40	do Toronto et l'Ile.
			58,125·49	5,539 80	

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Ontario.....	1,103·91	750·95	.....	A hélice, passagers et fret—non employé.
International.....	850·92	559·49	.....	A hélice, pass. de wagons—non employé
Huron.....	1,052·41	688·34	.....	do do do
Meteor	336·61	180·72	.....	A aubes, fret et remorq.—non employé.
	3,343·85	2,179·50		

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur des coques.

Marine et Pêcheries—Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
D. D. Calvin		2 avril	749·53	65 00	A hélice, fret, tous les lacs.
Armenia		2 do	642 67	56 44	do do
Pierrepont	415	4 do	251·98	28 16	A aubes, passagers, Trenton et Prescott.
Maud	390	4 do	292·81	31 44	do do
Hero	475	5 do	342·12	35 36	A aubes, passagers, Brighton et Prescott.
Rescue	25	8 do	52·29	9 16	A hélice, remorqueur et passagers, Trenton et Prescott.
Reliance	25	8 do	239·14	27 12	A hélice, fret et passagers, tous les lacs.
Ella Ross	300	8 do	324·88	34 00	A aubes, passagers, Brighton et Prescott.
Nile		9 do	96·30	12 68	A hélice, fret, canal Rideau.
Resolute	25	8 do	371·86	37 76	do fret et passagers, tous les lacs.
Deseronto	85	9 do	67·91	10 44	do passagers, Trenton et Prescott.
D. R. Van Allen		11 do	317·95	30 44	do fret, tous les lacs.
Maggie May		11 do	29·03	7 32	do remorq., canal Rideau.
Chieftain		12 do	434·68	39 80	A aubes, remorqueur, lac et riv.
James A. Walker		13 do	183·58	19 72	A hélice, remorqueur, tous les lacs.
Glengarry		13 do	494·83	44 60	do fret, tous les lacs.
North King	525	14 do	872·95	77 84	A aubes, passagers, lac Ontario.
H. F. Bronson		14 do	137·12	15 96	A hélice, remorqueur, lac et riv.
Hiram A. Calvin		16 do	300·00	29 00	A aubes, remorqueur, lac et riv.
William Johnston		16 do	80·65	11 48	A hélice, remorqueur, havre.
Lorelei	100	16 do	44·29	8 52	do passagers, Brighton et Prescott.
Glide		18 do	77·90	11 24	A hélice, rem., fl. Saint-Laurent.
Jessie Hall		18 do	56·54	9 56	do do do
Active		19 do	301·70	29 16	do tous les lacs.
Olivia Gordon		21 do	36·07	7 88	do havre.
Rideau Belle	50	23 do	130·59	18 48	A hélice, passagers, Kingston et Ottawa.
Traveller		25 do	207·52	21 64	A aubes, remorqueur, fl. Saint-Laurent.
Antelope	40	26 do	19·59	6 60	A hélice, passagers, Trenton et Prescott.
Water Lily		27 do	95·09	12 60	A hélice, fret, lac et rivière.
Alexandria	450	29 do	863·15	77 04	A aubes, passagers, Charlotte et Montréal.
John A. Macdonald		1892. 30 déc.	273·00	26 84	A aubes, remorqueur, fl. Saint-Laurent.
Freemason		1893. 6 mai	104·82	13 40	A hélice, fret, canal Rideau.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Richelieu	329	9 mai	125·57	18 08	A aubes, passagers, Trenton et Prescott.
John Haggart	250	11 do	201·60	24 16	A hélice, passagers, Kingston et Ottawa.
Corsican	400	12 do	1,203·24	104 24	A aubes, passagers, Toronto et Montréal.
Wherenow		13 do	47·78	8 84	A hélice, yacht de plaisance.
Spartan	375	13 do	1,168·92	101 52	A aubes, passagers, Toronto et Montréal.
Col. By		13 do	9·31	5 72	A hélice, remorqueur, canal Rideau.
Empress of India	680	14 do	579·05	54 32	A aubes, passagers, Toronto et Port-Dalhousie.
Reindeer	165	16 do	58·29	9 64	A hélice, passagers, Trenton et Prescott.
Varuna	225	16 do	134·04	18 72	A hélice, passagers, Brighton et Prescott.
Quebec		17 do	108·31	13 64	A hélice, fret, Ottawa et Oswego.
David G. Thomson		18 do	185·05	19 80	do remorqueur, tous les lacs.
Thistle		3 do	36·02	7 88	do bateau de pêche.
Princess Louise	200	20 do	114·88	17 20	do passagers, Trenton et Prescott.
Lily		21 do	16·01	6 28	do remorqueur, havre.
Ranger		28 do	13·83	6 12	do remorq., canal Rideau.
Edmond		31 do	39·10	8 12	do do do
Nellie Cuthbert	100	2 juin	59·03	9 72	do passagers, Brighton et Prescott.
Beaver		2 do	40·88	8 28	do remorq., baie de Quinté.
Outlet Queen	40	3 do	18·45	6 44	do passagers, Brighton et Picton.
Startled Fawn	40	3 do	25·49	7 08	do do do
Annie Gilbert	30	4 do	19·00	6 60	do passagers, Brighton et Prescott.
Dan		4 do	56·08	9 48	do yacht de plaisance.
Ometa		6 do	18·68	6 52	do do
Nora		7 do	28·13	7 24	do remorq., baie de Quinté.
Armenia		8 do	109·99	16 80	do fret, baie de Quinté et rivière.
Ingomar		13 do	22·48	6 76	do yacht de plaisance.
Sandy		14 do	29·57	7 32	do remorqueur, canal.
H. C. Curtis		15 do	36·19	7 88	do do
Mona		15 do	24·87	7 00	do do
A. B. Cook		16 do	34·17	7 72	do do
Minnie Bell		16 do	21·74	6 76	do do
Montmorency		17 do	17·81	6 44	do do
Hubert Larkin		17 do	48·73	8 92	do do
P. D. Dey		18 do	11·26	5 88	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Myra		18 juin	73·21	10 84	A hélice, Oswego et Montréal.
South Eastern	700	20 do	395·31	39 60	do passagers, Kingston et Prescott.
Caribou	250	20 do	144·19	19 52	do passagers, Kingston et Montréal.
Gilbert		21 do	40·83	8 28	do remorq., fleuve Saint-Laurent.
Triton	25	21 do	11·11	5 88	do passagers, Rockport et Cornwall.
Dorothy		22 do	10·09	5 80	do yacht.
Umbria		22 do	42·98	8 44	do remorqueur, canal.
C. Anderson		23 do	105·18	16 48	do bateau d'inspection.
Transit	450	24 do	140·81	19 28	do passagers, Prescott et Kingston.
Pomona		25 do	4·88	5 40	do yacht.
City of Belleville	250	25 do	101·17	16 08	do passagers, Kingston et Montréal.
Island Queen	300	25 do	98·09	12 84	do passagers, Trenton et Cornwall.
Zeila		27 do	3·40	5 24	do yacht.
Corrella		28 do	3·81	5 32	do do
Echo		28 do	6·06	5 48	do do
Spray		29 do	4·19	5 32	do do
Siesta	40	2 juillet 1892.	14·96	6 20	do passagers, Trenton et Prescott.
Khartoum		30 déc. 1893.	62·71	10 04	do fret, canal Rideau.
Petrel		11 juill.	345·76	35 68	do remorq., tous les lacs.
Daisy	40	13 do	7·20	5 56	do passagers, lac du Riz et ses tributaires.
Golden Eye	171	13 do	287·60	31 04	A aubes, passagers, lac du Riz et ses tributaires.
Sunbeam		14 do	13·43	6 08	A hélice, remorq., lac du Riz et ses tributaires.
Beaver	75	14 do	18·00	6 44	do passagers, lac du Riz et ses tributaires.
Pearl		15 do	7·70	5 64	do yacht, lac du Riz et ses tributaires.
Golden City	175	16 do	68·02	10 45	do passagers, Victoria et eaux de Peterboro'
Undine	20	16 do	13·81	6 12	do do
Sunbeam	200	18 do	111·89	16 96	A aubes, passagers, Victoria et eaux de Peterboro.'
Mary Ellen	130	18 do	44·50	8 60	A hélice, passagers, Victoria et eaux de Peterboro.'
Mary Louise	40	19 do	10·00	5 80	do passagers, Victoria et eaux de Peterboro'.
Eva		20 do	33·60	7 72	do passagers, Victoria et eaux de Peterboro'.
Crandella	400	20 do	266·20	29 28	A aubes, passagers, Victoria et eaux de Peterboro'.
Stranger		21 do	28·00	7 24	A hélice, remorqueur, Victoria et eaux de Peterboro'.
Alice Ethel	175	21 do	71·75	10 76	A aubes, passagers, Victoria et eaux de Peterboro'.
Zetta Bruce	25	21 do	8·75	5 72	A hélice, passagers, Victoria et eaux de Peterboro'.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Dominion		22 juillet	45·88	8 68	A aubes, rem., eaux de Victoria et Peterboro'.
Waterwitch		22 do	9·20	5 72	A hélice, rem., eaux de Victoria et Peterboro'.
		1892.			
Myrtle		15 déc	27·46	7 16	A aubes, rem., lac Cameron.
		1893.			
Express	20	23 juillet	3·90	5 32	A hélice, passagers, riv. Scugog.
Esturion	325	25 do	118·36	17 44	A aubes, pass., eaux de Victoria et Peterboro'.
Dawn	40	26 do	20·20	6 60	A hélice, pass., eaux de Victoria et Peterboro'.
Beaubocage	150	26 do	129·00	18 32	A aubes, pass., eaux de Victoria et Peterboro'.
Bella Fair		27 do	6·60	5 56	A hélice, rem., eaux de Victoria et Peterboro'.
Maple Leaf	70	27 do	26·08	7 08	A hélice, pass., eaux de Victoria et Peterboro'.
Vesta		3 août	14·17	6 12	A hélice, yacht.
J. H. Ward		6 do	23·09	6 84	do remorqueur.
Bertha	40	10 do	17·64	6 44	do passagers, Trenton et Prescott.
Iona		11 do	231·53	26 56	do fret, tous les lacs.
Columbian	375	16 do	355·30	36 40	A aubes, pass. eaux de Victoria et Peterboro',
Sarah Daly		23 do	24·61	7 00	A hélice, remorqueur, canal.
Grenada	175	23 do	57·00	9 56	do passagers, Kingston et Montréal.
Ivy	35	24 do	7·43	5 56	do passagers, Cornwall et lac Saint-François.
Princess Louise	100	25 do	26·36	7 08	do passagers, Kingston et Montréal.
Albert Wright		26 do	29·00	7 32	A hélice, remorqueur, canal.
C. F. Dunbar		26 do	32·86	7 64	do do
Alaska	100	26 do	48·74	8 92	do passagers, Kingston et Montréal.
Alert	40	27 do	49·83	9 00	do do
Fearless	40	27 do	46·38	8 68	do passagers, Trenton et Montréal.
E. Davis		Pas de certificat.	37·00	7 96	do pass. Quyon et Fitzroy.
Maud L		9 sept	14·05	6 12	do remorq. de pêche.
Tropic	35	9 do	8·86	5 72	do passagers, Kingston et Ottawa.
Alberta		12 do	68·00	10 44	Roue centrale, pass., Deseronto et Fredericksburg.
Enterprise		20 do	60·38	9 80	A aubes, rem., riv. Mississipi.
Elsie Ross		20 do	9 83	5 80	A hélice, yacht do
May Flower		21 do	4·20	5 32	do rem., do
Nellie	25	9 do	6·82	5 56	do passagers, Kingston et Ottawa.
Prince Edward		28 do	18·22	6 44	Roue centr., pass., Tyendinaga et Sophiasburg.
Emma Munson		16 avril	32 63	7 64	A hélice, rem., baie et rivière.
			17,365 89	2,144 73	

EDWARD ADAMS, *inspecteur des bateaux à vapeur.*

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Anna	7·89	6·49	.....	Non employé ; à hélice, remorqueur .
Pioneer	28·07	19·09	.....	do do passagers.
Mary Allan	81·20	51·16	.....	do à aubes, remorqueur.
Anglo-Saxon	69·01	43·41	.....	do do
Mary Ethel	98·61	56·13	.....	do roue centrale, passeur.
Belle Amelia	3·80	2·60	.....	do à hélice, remorqueur.
Dream	12·16	9·24	.....	do à hélice, yacht.
Naiad	17·55	11·25	.....	do do
Marquis of Lorne	20·19	10·59	.....	do do
Blue Bell	11·97	7·63	.....	do do
Daisy	4·89	3·33	.....	do do
Robert Anglin	97·18	52·10	.....	Pas d'inspection demandée ; à hélice, fret.
Geraldine	17·90	14·39	.....	Dég. avant l'insp. ; à hélice, yacht.
	470·42	287·41		

EDWARD ADAMS,
Inspecteur de bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Pierrepont	415	4 avril	251·98	28 16	A aubes Trenton et Prescott.
Maud	390	4 do	292·81	31 44	do do
Armenia		2 do	642·67	56 44	A hélice, tous les lacs et rivières.
D. D. Calvin		2 do	749 53	65 00	do do
Resolute	25	8 do	371·86	37 76	A hélice, jumelles do
Rescue	25	8 do	52·29	9 16	A hélice, Trenton et Prescott.
Reliance	25	8 do	239·14	27 12	A hélice, jumelles, tous les lacs et rivières.
Ella Ross	300	8 do	324·88	34 00	A aubes, Brighton et Prescott.
Deseronto	85	9 do	67·91	10 44	A hélice, Trenton et Prescott.
D. R. VanAllen		11 do	317·95	30 44	do tous les lacs et rivières.
Hero	475	5 do	342·12	35 36	A aubes, Trenton et Prescott.
Lorelei	100	16 do	44·29	8 52	A hélice, Brighton et Prescott.
Glengarry		13 do	494·83	44 60	do tous les lacs et rivières
North King	525	14 do	872·95	77 84	A aubes, lac Ontario et fleuve St-Laurent.
Rideau Belle	50	23 do	130·59	18 48	A hélice, Kingston et Ottawa.
Antelope	40	26 do	19·59	6 60	do Trenton et Prescott.
Alexandria	450	29 do	863·15	77 04	A aubes, Charlotte et Montréal.
Richelieu	329	9 mai	125·57	18 08	do Trenton et Prescott.
John Haggart	250	11 do	201·60	24 16	A hélice, Kingston et Ottawa.
Corsican	400	12 do	1,203·24	104 24	A aubes, Toronto et Montréal.
Spartan	375	13 do	1,168·92	101 52	do do
Empress of India	680	14 do	579·05	54 32	do Toronto et Pt-Dalhousie.
Reindeer	165	16 do	58·29	9 64	A hélice, Trenton et Prescott.
Varuna	225	16 do	134·04	18 72	do Brighton et Prescott.
Princess Louise	200	20 do	114·88	17 20	do Trenton et Prescott.
Rocket	650 riv... 400 lacs.	7 avril	320·50	33 68	A aubes, Hamilton et Montréal.
Outlet Queen	40	3 juin	18·45	6 44	A hélice, Brighton et Picton.
Annie Gilbert	30	4 do	19·00	6 60	do do Prescott.
Nellie Cuthbert	100	2 do	59·03	9 72	do do do
Startled Fawn	40	3 do	25·49	7 08	do do Picton.
Queen of the Isles	100	13 do	40·22	8 20	do do Prescott.
Caribou	250	20 do	144·19	19 52	A hélice, Kingston et Montréal.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Southeastern	700	20 juin	395·31	39 60	A hélice, jumelles, Kingston et Prescott.
Triton	25	21 do	11·11	5 88	A hélice, Rockport et Cornwall.
Island Queen	300	25 do	98·09	12 84	do Trenton et Cornwall.
City of Belleville	250	25 do	101·17	16 08	do Kingston et Montréal.
Transit	450	24 do	140·81	19 28	A hélice, jumelles, Kingston et Prescott.
Siesta	40	2 juill.	14·96	6 20	A hélice, Trenton et Prescott.
Otonabee	200	13 do	49·00	3 92	Bac, lac du Riz et ses tributaires.
Daisy	40	13 do	7·20	5 56	A hélice, do do
Golden Eye	171	13 do	287·60	31 04	A aubes do do
Beaver	75	14 do	18·00	6 44	A hélice do do
Ark	192	14 do	48·20	3 84	Bac do do
City of Peterboro'	385	15 do	49·50	3 96	do do do
Rice Lake	230	15 do	44·41	3 55	do do do
Golden City	175	16 do	68·02	10 45	A hélice, comtés de Victoria et Peterboro'.
Undine	20	16 do	13·81	6 12	do do do
Sunbeam	200	18 do	111·89	16 96	A aubes do do
Paragon	400	18 do	71·00	5 70	Bac do do
Mary Ellen	130	18 do	44·50	8 60	A hélice do do
Mary Louise	40	19 do	10·00	5 80	do do do
Crandella	400	20 do	266·20	29 28	A aubes do do
Alice Ethel	175	21 do	71·75	10 76	do do do
Lindsay	575	21 do	75·00	6 00	Bac do do
Zetta Bruce	25	21 do	8·75	5 72	A hélice do do
Consort	110	23 do	16·20	1 28	Bac do do
Express	20	23 do	3·90	5 32	A hélice, lac Scugog et rivière.
Esturion	325	25 do	118·36	17 44	A aubes, comtés de Victoria et Peterboro'.
Dawn	40	26 do	20·20	6 60	A hélice do do
Beaubocage	150	26 do	129·00	18 32	A aubes do do
Poloma	700	26 do	121·50	9 76	Barge do do
Maple Leaf	70	27 do	26·08	7 08	A hélice do do
Chemong	400	27 do	103·23	8 24	Bac do do
Bertha	40	10 août	17·64	6 44	A hélice, Trenton et Prescott.
Iona	.....	11 do	231·53	26 56	do tous les lacs et rivières.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division d'Ontario-Est—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Columbian.....	375	16 août.....	355·30	36 40	A aubes, comtés de Victoria et de Peterboro'.
Grenada.....	175	23 do	57·00	9 56	A hélice, Kingston à Montréal.
Ivy.....	35	24 do	7·43	5 56	do Cornwall au lac Saint-François.
Princess Louise.....	100	25 do	26·36	7 08	do Kingston à Montréal.
Alaska..	100	26 do ...	48·74	8 92	do do do
Alert..... ..	40	27 do	49·83	9 00	do do do
Fearless.....	40	27 do	46·38	8 68	do do do
Tropic	35	9 sept.	8·86	5 72	do do Ottawa.
Alberta.....	.....	12 do	68·00	10 44	Roue centrale, pass., Deseronto à Fredericksburg.
Nellie.....	25	9 do ...	6·82	5 56	A hélice, Kingston à Ottawa.
Prince Edward.....	....	28 do	18·22	6 44	Roue centrale, pass., Tyendinaga à Sophiasburg.
			13,777·87	1,521 50	

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur des coques et gréments, division d'Ontario-Est.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du vapeur.
			$ cts.	
Pioneer	28·07	19·09	.....	A hélice, passagers ; non employé.
Mary Ethel	98·61	56·13	.....	Roue centrale, passeur do
Scotia	458·33	268·54	.....	A hélice, fret ; hors du district.
Pearl	7·70	5·30	.....	do yacht particulier seulement.
Nora	28·13	19·13	.....	do employé comme remorqueur.
	620·84	368·19	.....	

THOMAS DONNELLY,

Inspecteur de coques et gréments, division d'Ontario-Est.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits du tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
E. G. Laverdure.....	100	25 nov.....	54·00	9 32	Ottawa et Kettle Island.
Emile.....	92	1893. 23 juill.....	11·80	5 96	do Hull.
Mansfield.....	50	1892. 25 nov.....	121·00	17 86	New-Edinburgh et Pte Gatineau.
Birdie Jones.....	22	1893. 9 sept.	2·00	5 16	Canal Rideau.
Dolphin	Equipage.	12 do .. .	70·00	10 60	A hélice, remorq., riv. Ottawa.
Archie Stewart	do ..	13 do	80·00	11 40	do do
Ada....	do ..	19 do	28·00	7 24	do do
John	50	8 août.....	35·00	7 80	Carillon et Pointe Fortune.
Owens..	Equipage.	20 sept.	156·00	17 48	A aubes, remorq., riv. Ottawa.
Sir Hector....	do ..	21 do	39·72	8 20	A hélice do do
Hiram Easton	do ..	22 do	34·00	7 72	do do do
G. H. Notter	do ..	23 do	14·00	6 12	do do do
John Heney.....	do ..	24 do	19·00	6 52	do do do
Cape Breton.....	do ..	23 août.....	1,764·00	149 12	do étranger, fret.
Louisburg..... ..	do ..	31 do	1,815·00	153 28	do do do
			4,243·00	423 78	

GEO. T. CLIFT,
Inspecteur, Montréal.

Marine et Pêcheries—Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Charlotte	59·00	36·00		A hélice, remorqueur, rivière Ottawa.
Union	75·00	66·00		do passagers do
Ottawa	116·89	89·00		A aubes do do
H. F. Bronson	72·00	46·00		A hélice, remorqueur do
Dauntless	342·00	216·00		A aubes do do
H. Robinson	61·00	39·00		A hélice do do
J. L. Murphy	173·00	109·00		do do do
G. H. Perley	102·00	79·00		do do do
Pembroke	162·00	102·00		A aubes do do (haut).
Albert	217·00	146·00		do do do do
Monitor	333·00	210 00		do do do do
G. B. Pattee	30·00	18·00		A hélice, remorqueur do
Janet Craig	12·00	6·00		do passagers do
Empress	677·00	371·00		A aubes do do
Monarque	136·00	85·00		do remorqueur do
Florence	62·00	24·00		A hélice do do
Agnes McMahon	82·00	47·00		do do do
Nosbonsing	25·00	19·00		do do do
Booth	234·00	194·00		A aubes do do
Minnie Belle	22·00	15·00		A hélice do do
Vesta	14·00	7·00		do yacht. Dégréé.
Plover	43·00	30·00		do remorq., havre de Montréal.
Reliance	78·00	50·00		A aubes, passagers, rivière Ottawa.
Isleway	7·00	5·00		A hélice, yacht de plaisance.
Squaw	22·00	18·00		do remorqueur, rivière Ottawa.
Agnes	29·00	19·00		do passagers.
Rockland	78·00	50·00		do do rivière Ottawa.
Aid	25·00	15·00		A aubes, remorqueur do
Mouche-à-Feu	20·00	14·00		do passagers do
Bonito	17·00	11·00		A hélice do do
Glide	80·00	58·00		do do do
Belmont	133·00	84·00		A aubes do do
Chaffey	42·00	39·00		A hélice do do

BATEAUX à vapeur non inspectés, etc.—Division de Montréal—*Fin.*

Nom du vapeur.	Tonnage brute.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Tim Doyle	20·00	14·00	.....	A hélice, remorq., havre de Montréal.
Lady of the Lake	607·00	369·00	.....	A aubes, passagers, lac Magog.
John A	19·00	13·00	.....	A hélice, remorqueur, lac Magog.
Charlemagne	76·00	52·00	.....	do do rivière Ottawa.
Rigaud	46·00	24·00	.....	do do do
Wm. Paul	7·00	3·00	.....	do do havre de Montréal.
John Frazer	118·00	99·00	.....	A aubes, passagers, North-Bay.
Meteor	132·00	116·00	.....	do do rivière Ottawa.
Clyde	29·00	26·00	.....	A hélice do do
Argo	154·00	96·00	.....	A aubes do do
D. A. Martin	47·00	44·00	.....	A hélice do do
Emerillon	15·00	13·00	.....	do do do
Charlotte	14·00	9·00	.....	do do do
Mattawan	22·00	15·00	.....	do do do
Sainte Anne	25·18	18·00	7 00	do remorqueur, rivière Ottawa.
Bonavista	1,306·00	836·00	112 48	do fret, passagers, étranger.
Elfin	108·00	67·00	.....	do remorq., havre de Montréal.
Maggie R. King	27·00	18·00	.....	do do do
Mildred	15·00	13·00	.....	do passagers, rivière Ottawa.
Titania	17·00	11·00	6 36	do yacht do
Elévateur à grain n° 9	172·00	.....	18 76	do dans le havre de Montréal.
do do 11	169·00	.....	18 52	do do do
do do 12	183·00	.....	19 64	do do do
do do 7	170·00	.....	18 60	do do do
do do 1	83·00	.....	18 20	do do do
do do 10	173·00	.....	18 84	do do do
do do 13	178·00	.....	19 28	do do do
do do 14	181·00	.....	19 52	do do do
Dragueur n° 1	100·00	.....	13 00	do do do
do 2	100·00	.....	Not paid.	do do do
Dragueur à cuiller n° 3	100·00	.....	do	do do do
	4,705·18	2,062·00	290 23	

GEO. T. CLIFT,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Marine et Pêcheries—Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Rivière-du-Loup	150	25 nov	173	21 84	A aubes, passagers, Varennes et L'Assomption.
Terrebonne	450	25 do	601	56 08	do passagers, Contrecœur et Montréal.
Chambly	600	25 do	647	59 76	do passagers, Chambly et Montréal.
Arthur					do remorq. riv. jusq. Sorel
Laprairie	997	25 nov	523	49 84	do bateau-passeur, Laprairie et Montréal.
Sorel	300	25 do	158	20 64	do passagers, St-Thomas et Sorel.
Richelieu	141		33	7 64	A hélice, propulseur, Saint-Hilaire et Sorel.
Berthier	700	25 nov	1,101	96 08	A aubes, passagers, Trois-Rivières et Montréal.
Cultivateur	750	25 do	362	36 96	do passagers, Sorel et Montréal.
Mouche-à-feu	300	25 do	214	25 12	do passagers, Sorel et Berthier.
St. Paul		25 do			A hélice, remorqueur, service du dragueur du gouvernement.
St. Francis		25 do			do do
C. J. Bridges		25 do	39	8 12	A hélice, remorqueur, dragueur de Montréal.
Ed. Arpin	25	25 do	5	5 40	A hélice, propulseur, passagers, rivière jusqu'à Sorel.
Trois Rivières	1,000	25 do	1,710	144 80	A aubes, passagers, Sainte-Anne et Montréal.
Rodolphe		25 do			do remorqueur, Sorel.
Quebec	800	25 do	3,056	252 48	do passag., Québec et Montréal.
		1896.			
M. F. Pearson		25 nov			A hélice, remorqueur, service du dragueur du gouvernement.
		1892.			
John Pratt		25 nov			do do
Canadian					A hélice, remorqueur, Sorel.
Montreal	800	25 nov	2,211	184 88	A aubes, passagers, Québec et Montréal.
Otter	123	25 do	198	23 84	A helice, propulseur, passagers, Québec et Natashquan.
Miramichi	300	25 do	727	66 16	A aubes, Montréal et Pictou, N.-E.
Contest	150	25 do	231	26 48	do aviso de la malle, Rimouski.
Beaver	70	25 do	147	19 76	A hélice, propulseur, passagers, Montréal et Gaspé.
Relief		25 déc.	381	35 48	do passagers, rem., Montréal et Golfe.
North	450	25 nov	289	31 12	A aubes, bateau-passeur, Québec et Lévis.
South	450	25 do	349	35 92	do do
Montmagny	516	25 do	351	36 08	A aubes, passagers, Berthier et Québec.
Welshman		25 do	143	16 44	A hélice, propulseur, fret, Montréal et Kingston.
		1893.			
Ida (Kingston)	95	20 mai	247	27 76	do do
Cuba	125	9 do	931	82 48	A hélice, propulseur, fret et passagers, Montréal et Chicago.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Alma Munro	125	9 mai	891	79 28	A hélice, propulseur, fret et passagers, Montréal et Chicago.
Antelope	.....	1892. 25 nov	82	11 56	A hélice, propulseur, remorqueur, Montréal et Ottawa.
J. R. Booth	.....	25 déc.	132	15 56	do do
E. B. Eddy	.....	25 do	78	11 24	do do
George H. Harris	.....	25 do	87	11 96	do do
Dragueur à cuiller n° 1.	Equipage.	25 do	100	13 00	Dragueur du havre, Montréal.
Dragueur à cuiller n° 7.	do	25 do	100	13 00	do do
Dragueur à cuiller n° 4.	do	25 do	100	13 00	do do
Grue à vapeur n° 3	do	25 do	100	13 00	Travaux du havre, Montréal.
Grue à vapeur n° 2	do	25 do	100	13 00	do do
Grue à vapeur n° 4	do	25 do	100	13 00	do do
Rocket	650	25 do	321	33 68	A aubes, passagers, Hamilton et Montréal.
Hudson	.....	25 do	158	17 64	do remorqueur, Québec et Montréal.
Anna McGee	.....	25 do	60	9 80	A hélice, sauvetage, golfe.
St. Louis	541	25 nov	428	42 24	A aubes, passagers, Québec et Saint-Jean.
Etoile	591	25 do	560	52 80	do do
Lord Stanley	.....	25 déc	276	27 08	A hélice, jumelles, remorq., golfe.
Bohemian	500	25 do	1,138	99 04	A aubes, passagers, Montréal et Beauharnois.
Canada	800	25 nov.	2,009	168 72	do passagers, Montréal et Chicoutimi.
Magnet	735	25 do	1,029	90 32	do passeur, Montréal et Sainte-Hélène.
Arctic	200	25 do	65	10 20	A hélice, passeur, Montréal et Longueuil.
St. Roch	.....	25 do	18	6 44	A hélice, Québec, rem. du havre.
Two Brothers	.....	25 déc.	14	6 12	do do
J. R. Souter	.....	25 do	.....	.....	do do
St. George	.....	25 do	13	6 04	do do
St. Croix	541	25 nov.	445	43 60	A aubes, passagers, Québec et Sainte-Croix.
Brothers	526	25 do	262	28 90	do Québec et Sainte-Anne.
Lady Belleau	.....	25 déc	81	11 48	A hélice, sauvetage, remorqueur, dans le golfe.
Saguenay	773	25 nov	687	62 96	A aubes, passagers, Québec et Chicoutimi.
Alert	Equip. et gardien de phare.	.....	.....	.....	A hélice, propulseur, service des phares.
Orleans	475	25 nov	181	22 48	do passeur, Québec et Orléans.
Vega	250	25 do	132	18 56	do passeur, Montréal et Longueuil.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Lévis	350	25 nov	156	20 48	A hélice, propuls., passeur, Québec et Saint-Romuald.
Silver Spray		25 déc	130	15 40	do remorqueur, Montréal et Québec.
Dandy		25 do	46	8 68	do do
Dragueur à cuiller n° 2.	Equipage.	25 do	100	13 00	Travaux du havre, Montréal.
St. Peter	do	25 do	46	8 44	do do remorq.
St. James	do	25 do	91	12 28	do do do
M. P. Davis	do	25 do	11	5 88	do do do
St. Louis	do	25 do	34	7 72	do do do
Dragueur à cuiller n° 6.	do	25 do	100	13 00	do do
Columbian			717	65 36	A hélice, jumelles, passagers, Montréal et Kingston.
Grue à vapeur n° 4	Equipage.		100	13 00	Travaux du havre de Montréal.
Grue à vapeur n° 5	do		100	13 00	do do
Grue à vapeur n° 5	do		100	13 00	do do
Asilda	do	25 déc	23	6 84	A hélice, remorqueur du havre.
Passport	400	25 nov	1,034	90 72	A aubes, passagers, Montréal et Toronto.
Algerian	400	25 do	1,014	89 12	do do
Filgate	658	25 do	263	29 04	do passagers, Montréal et Beauharnois.
Longueuil	850	25 do	365	37 20	do passeur, Montréal et Longueuil.
Hochelaga	775	25 do	419	41 52	do passeur, Montréal et Boucherville.
W. C. Francis		12 déc	37	7 96	A hélice, rem., havre de Montréal
Garnet	252	25 do	152	20 16	A aubes, passagers, Montréal et Beauharnois.
Maud	350	25 nov	269	29 52	do passagers, Montréal et Ottawa.
Prince of Wales	500	25 do	610	56 80	do passagers, Montréal et Carillon.
T. H. Nasmith		25 déc	49	8 92	A hélice, rem., havre de Montréal.
Princes	443	25 do	579	54 32	A aubes, passagers, Montréal et Carillon.
Polaris	400	1893. 1er août	533	50 64	A hélice, passeur, hiver, Québec et Lévis.
Diver		1892. 25 déc	86	11 88	do remorqueur, sauvetage, dans le golfe.
C. W. Jones		25 do	38	8 04	A hélice, rem., havre de Québec.
Florence		25 do	113	15 04	do do Montréal et golfe.
Dauntless		25 do	81	11 48	do do do
McNaughton					do do do
LeCultivateur	100	25 déc	152	20 16	A aubes, passeur, Verdun et Côte Sainte-Catherine.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
				$ cts.	
Constance					A hélice, croiseur du gouvernement dans le golfe.
Cacouna		1893. 16 août	1,451	124 08	do fret, Montréal et Terreneuve.
Sovereign	500	1892. 25 nov	637	58 96	A aubes, passagers, Montréal et Carillon.
Georgiana		25 déc	53	9 24	A hélice, remorqueur, havre de Montréal.
Hall	300	14 juin	247	27 76	A hélice, propulseur, fret et passagers, Montréal et Ottawa.
Olive	192	1893. 30 juin	213	25 04	do do
Conqueror		1892. 25 déc	233	23 64	A aubes, remorqueur, golfe et Montréal.
St. Louis					A hélice, remorqueur, rivière Bersimis.
Corinthian	400	25 nov	1,062	92 96	A aubes, passagers, Montréal et Toronto.
Powerful	300	25 do	254	28 32	A aubes, passeur, Montréal et Boucherville.
Acadian		1893. 30 sept	931	79 48	A hélice, propulseur, fret, Montréal et ports étrangers.
Polino	30	16 juill	807	72 56	A hélice, propulseur, fret et passagers, Montréal et Saint-Jean, Terreneuve.
Florence	Equipage seulement	2 août	133	15 64	A hélice, goélette de sauvetage, dans le golfe et Mont éal.
Jacques Cartier	300	1892. 25 nov	143	19 44	A aubes, passagers, I.P.-E.
John Young		25 do	163	18 04	do remorqueur, Montréal et Québec.
Queen	350	1893. 9 sept	367	37 36	A hélice, passeur, hiver, Québec et Lévis.
Rhoda		1892. 25 nov	182	19 56	A aubes, remorqueur, Montréal et Bic.
Beaver		25 do	273	26 84	do do
Glacial	145	1893. 14 juill	109	16 72	A hélice, passeur, hiver, Trois-Rivières et Sainte-Angèle.
Bourgeois	200	1892. 25 déc	94	12 52	A aubes, passeur, Trois-Rivières et Laval.
Como	100	25 do	75	11 00	do Trois-Rivières et Nicolet.
Maud					A aubes, remorqueur, Trois-Rivières.
Arthur					do do
Lucie					Roue centrale, remorqueur, Nicolet.
Pacific					Non enregistré.
Robert Stoker					A hélice, canaux, remorqueur, Montréal et ports étrangers.
Coban	40	16 août	1,063	93 04	do fret et passagers, Montréal et ports étrangers.
Thames		16 do	1,683	142 64	do do do
Pilgrim	455	1892. 25 nov	262	28 96	A aubes, passagers, Québec et St-Nicolas.
Hope		25 déc	20	6 60	A hélice, havre de Québec, remorq.
Randolph					do do do
Victor		25 déc	35	7 80	do do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Lake		25 nov	145	16 60	A hélice, remorqueur, Montréal et Québec.
Honke Dore					A hélice, havre de Québec, remorqueur
Ida		25 déc.	26	7 08	do do do
Ida		25 nov	5	5 40	do yacht de plaisance, lac St-Joseph.
Missitaimis					A aubes, passagers, lac St-Jean.
Paribonka					do passagers, lac St-Jean.
Undine					A hélice, remorqueur, lac St-Jean
Activity		25 déc	22	6 76	do havre de Québec, remorqueur.
Harry Bate		25 do	254	28 32	do fret, Montréal et Ottawa.
Nellie Reid		25 do	55	9 40	do remorqueur, Montréal et Québec.
W. F. Loggie		25 do	17	6 36	do do do
Calumet		25 nov	40	8 20	do do do
Fairy		25 déc	16	6 28	do havre de Québec remorqueur.
May Flower		25 do	13	6 04	do do do
Commodore Holiwell		25 do	9	5 72	do do do
do		1891. Payé p. 1891	9	5 72	do do do
Alexandria		1892. 25 déc	53	9 24	do yacht de plaisance, Montréal et golfe.
C. S. Parnell					do havre de Québec, remorqueur.
Albani		1893. 18 août	58	9 64	do yacht de plaisance, lac et rivière.
L'Isle aux Noix		1892. 25 déc	20	6 60	do remorq., lac Mégantic.
Lena					Incapable pour le service.
Admiral	350	25 nov	682	62 56	A aubes, passagers, Gaspé et Dalhousie.
Vulcan	40	25 do	22	6 76	A hélice, Dalhousie et Maquash.
Frances	60	25 do	19	6 52	A aubes, passeur, Cross Point et Campbellton.
Christiana		25 déc	57	9 56	do remorqueur, rivière Ristigouche.
Oak Bay		25 do	27	7 16	do do do
Greetland	80	1893. 8 oct	1,091	95 28	A hélice, fret et passagers, Montréal et ports étrangers.
Elfin		25 déc	108	13 64	A hélice, jumelles, remorqueur, Montréal et Champlain.
Newfoundland		20 sept	918	78 44	A hélice, fret, Montréal et ports étrangers.
Pilot	350	1er do	426	42 08	do passeur, hiver, Québec et Lévis.
Antoine					do yacht de plaisance.
Almanda		1892. 25 déc	11	5 88	do havre de Québec, remorqueur.
Mersey		25 do	60	9 80	do do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers. autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1891.		$ cts.	
Mersey	.....	Payé p. 1891	60	9 80	A hélice, rem. du hav. de Québec.
Swallow	.....	1892. 25 déc.	9	5 72	do do do
Aurelia	.....	25 do	32	7 56	do do do
Thor	.....	25 do	322	30 78	A aubes, rem., riv. Saguenay.
Belle	.....	25 do	51	9 08	A hélice do do
Kinogami	.....	25 do	21	6 68	do do do
Batiscan	.....	25 do	40	8 20	A aubes, remorq., riv. Batiscan.
Lillie H	.....	25 do	12	5 96	A hélice, rem. du havre de Québec.
Anglesea	.....	25 nov.	153	17 24	A aubes, remorqueur.
Osprey	.....	25 déc.	21	6 68	A hélice do
L'Isle aux Noix	.....	Payé p. 1891	20	6 60	
			47,005	4,675 44	

JOS. SAMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année terminée le 31 décembre 1892.

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Maggie Bell	372	226	Non payé.	Dégréé ; non employé.
Johanna B	17	9	do ..	do do
Frank	58	39	do ..	do do
Patrick Murphy	10	4	do ..	do do
James	127	31	do ..	do do
St. George	.....	.....	do ..	Non enregistré. Dégréé ; non employé.
Dot	10	7	do ..	Dégréé ; non employé.
Victory	55	37	do ..	do do
Marie Louise	99	63	do ..	L'année non terminée et incapable de perdre du temps.
Forest	26	18	do ..	N'ayant pas enc. descendu cette route.
Coukoo	6	4	do ..	do do
	780	438		

JOS. SAMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.
DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Berthier	700	25 nov.	1,101	96 08	A aubes, passagers.
Trois-Rivières	1,000	25 do	1,710	144 80	do do
Québec	800	25 do	3,056	252 48	do do
Saguenay	773	25 do	687	62 96	do do
Richelieu	141	25 do	33	7 64	A hélice, passagers.
Montréal	800	25 do	2,211	184 88	A aubes, passagers, Québec et Montréal.
Sorel	300	25 do	158	20 64	do do do
Hochelaga	775	25 do	419	41 52	A aubes, passagers, Montréal et Boucherville.
Mouche-à-feu	300	25 do	214	25 12	A aubes, passagers, Montréal et Sorel.
Beaver	70	10 déc.	147	19 76	A hélice, passagers et fret.
Terrebonne	450	25 nov.	601	56 08	A aubes, passagers, Montréal et Verchères.
Laprairie	997	25 do	523	49 84	A aubes, passagers, Montréal et Laprairie.
Chambly	600	25 do	647	59 76	A aubes, passagers, Montréal et Chambly.
Cuba	125	1er oct.	931	82 48	A hélice, passagers et fret.
Alma Munro	125	1er do	891	79 28	do do
North	450	25 nov.	289	31 12	A aubes, passagers, Québec et Lévis.
South	450	25 do	349	35 92	do do do
Orléans	475	25 do	181	22 48	A hélice, passeur, Québec et Ile d'Orléans.
Longueuil	850	25 do	365	37 20	A aubes, passeur, Hochelaga et Longueuil.
Chaffee	50	.....	.....	.....	A hélice, passeur, Valleyfield et Lancaster.
Le Cultivateur	100	25 nov.	152	20 16	Roue centrale, passeur, Verdun et Côte Sainte-Catherine.
Rocket	650	25 do	321	33 68	A aubes, passagers, Montréal et Hamilton.
Princess	443	25 do	579	54 32	A aubes, passagers, Montréal et Carillon.
Maud	350	25 do	269	29 52	do do do
Canada	800	25 do	2,009	168 72	A aubes, passagers, Montréal et Chicoutimi.
Bohemian	500	25 do	1,138	99 04	A aubes, passagers, Montréal et Beauharnois.
Lévis	350	25 do	156	20 48	A hélice, passeur, Québec et Saint-Romuald.
St. Louis	541	25 do	428	42 24	A aubes, passagers, Québec et Saint-Jean Deschaillons.
Etoile	591	25 do	560	52 80	do do do
Ste. Croix	541	25 do	445	43 60	A aubes, passagers, Québec et Sainte-Croix.
Otter	123	1er déc.	198	23 84	A hélice, passagers et fret.
Montmagny	516	25 nov.	351	36 08	A aubes, passagers, Québec et Berthier.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et Montréal—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
Passport	400	25 nov.	1,034	90 72	A aubes, passagers, Montréal et Toronto.
Algerian	400	25 do	914	81 12	do do do
Cultivateur	750	25 do	362	36 96	A aubes, passeur, Montréal et Sorel.
Prince of Wales	500	25 do	610	56 80	A aubes, passagers, Montréal et Carillon.
Filgate	658	25 do	263	29 04	A aubes, passagers, Montréal et Beauharnois.
Garnet	252	25 do	152	20 16	A aubes, passagers, Montréal et Valleyfield.
Admiral	350	25 do	682	62 56	A aubes, passagers, Dalhousie et Gaspé.
Vulcan	40	25 do	22	6 76	A hélice, passeur, Dalhousie et Maquash.
Frances	60	25 do	19	6 52	A aubes, passeur, Campbellton et Cross-Point.
Contest	150	25 do	231	26 48	A aubes, passagers, Québec et Rimouski.
Miramichi	300	25 do	727	66 16	A aubes, passagers et fret, Montréal et Pictou.
Corinthian	400	25 do	1,062	92 96	A aubes, passagers, Montréal et Toronto.
Vega	250	25 do	132	18 56	A hélice, passeur, Montréal et Longueuil.
		1893.			
Glacial	145	14 juillet	109	16 72	A hélice, passeur, Trois-Rivières et Sainte-Angèle.
		1892.			
Bourgeois	200	25 nov.	94	12 52	A aubes, passeur, Trois-Rivières et Saint-Grégoire.
Como	100	25 do	75	11 00	A aubes, passeur, Trois-Rivières et Nicolet.
Magnet	735	25 do	1,029	90 32	A aubes, passeur, Montréal et Ile Sainte-Hélène.
		1893.			
Polino	30	16 juillet	807	72 56	A hélice, passagers et fret, Montréal et Saint-Jean, N.-B.
Thames	.....	16 do	1,683	142 64	A hélice, Montréal et le golfe.
Bonavista	50	18 do	1,306	112 48	A hélice, passagers et fret, Montréal et ports étrangers.
		1892.			
Jacques-Cartier	300	25 nov.	143	19 44	A aubes, passeur, Charlottetown.
Arctic	200	25 do	65	10 20	A hélice, passeur, Montréal et Longueuil.
Reliance	50	25 do	.....	.....	A aubes, passeur, Lachine et Caughnawaga.
		1893.			
Emile	92	23 juillet	12	5 96	A hélice, passeur, Ottawa et Hull.
		1892.			
E. G. Laverdure	100	25 nov.	.....	.....	A hélice, passagers, rivière Ottawa et canal Rideau.
Mansfield	50	25 do	121	17 68	A hélice, passeur, Ottawa et Pointe Gatineau.
		1893.			
Empress	800	25 juillet	677	62 16	A aubes, passagers, Ottawa et Grenville.
Pearl	25	25 do	5	5 40	A hélice, yacht de plaisir, rivière Ottawa et canal Rideau.
Clyde	50	29 do	29	7 32	A hélice, passagers, lac Témiscamingue.
Meteor	50	.....	.....	.....	do do do
Emerillon	25	.....	.....	.....	do do do
Lottie	25	.....	.....	.....	do do do
Charlotte	25	.....	.....	.....	do do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et Montréal—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.			
Mattawan	60				A hélice, passagers, lac Témiscamingue.
Toneata	35				do do do
Union	40	3 août	75	11 00	do passeur, Pembroke et île des Allumettes.
Ottawa	200	3 do	116	17 28	A aubes, passagers, Pembroke aux Joachims.
Janet Craig	40	4 do	12	5 96	A hél., passeur, Pointe de Sable à Bristol.
Ed. Davis	25				do do Quyon à Fitzroy.
Birdie Jones	22	5 août	2	5 16	do yacht de plaisance, rivière Ottawa et canal Rideau.
Agnes	50				do passeur, Buckingham à High Rock.
Thurso	50	6 août	23	6 84	A aubes, passeur, Thurso à Clarence.
Bonito	30	6 do			A hélice, passeur, Calumet à l'Orignal.
Glide	50	6 do			do passeur, Calumet à Hawkesbury.
John	50	8 do	35	7 80	A roue centr., passeur, Carillon à la Pointe-Fortune.
Sovereign	500	1892. 25 nov.	637	58 96	A aubes, passagers, Montréal à Carillon.
Paul Smith	300	1893. 9 août	293	31 44	A aubes, passagers, Montréal à Valleyfield.
Harry Bate		12 do	254	28 32	A hél., fret, Montréal à Toronto.
Cacouna		16 do	1,451	124 08	do fret, Montréal aux ports étrangers.
Coban	40	16 do	1,063	93 04	do passagers et passeur, Montréal aux ports étrangers.
Louisburg		18 do	1,816	153 28	do fret, Montréal aux ports étrangers.
Lady of the Lake	700	19 do			A aubes, passagers, Newport à Magog.
Rivière du Loup	150	1892. 25 nov.	173	21 84	A aubes, Varennes à l'Assomption.
Powerful	300	25 do	254	28 32	A aubes, passagers, Montréal à Boucherville.
Bonenfant	25				A roue centr., pass, Charlemagne.
Cape Breton		1893. 23 août	1,764	149 12	A hél., fret, Montréal et ports étr.
Pilgrim	455	1892. 25 nov.	262	28 96	A aubes, passagers, Québec à St-Nicolas.
Newfoundland		1893. 20 sept.	918	78 44	A hélice, fret, Montréal au golfe.
Columbian			717	65 36	do passagers, Montréal à Toronto.
Acadian		30 sept.	931	79 48	do fret, Montréal aux ports du golfe.
Greetlands	80	8 oct.	1,091	95 28	do passagers et pass., Montréal et ports étrangers.
Ed. Arpin	25	1892. 25 nov.	5	5 40	do yacht de plaisance, Sorel à Berthier.
Hall	75	1893. 14 oct.	247	27 76	do passagers et fret, Montréal à Toronto.
Brothers	526	1892. 25 nov.	262	28 96	A aubes, passagers, Québec à Ste-Anne.
Polaris	400	1893. 15 oct.	533	50 64	A hélice, passeur d'hiver, Québec à Lévis.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de Québec et Montréal.—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Pilot.....	350	15 oct.	426	42 08	A hél., passeur d'hiver, Québec à Lévis.
Queen..	350	15 do	367	37 36	do do .... do
			47,211	4,397 88	

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION DE QUEBEC ET MONTRÉAL.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Argo	154·00	96·00	.....	Ne transporte pas de passagers.
D. A. Martin	47·00	44·00	.....	do do
May Flower	18·09	11·40	.....	Dégréé.
Dora	48·00	44·00	.....	do
Lena	22·05	14·09	.....	do
Ida	6·00	4·00	.....	do
Canadian	26·00	17·00	.....	Ne transporte pas de passagers.
John Fraser	118·00	99·00	.....	Dégréé.
	439·14	329·49		

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Marine et Pêcheries—Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Dominion	150	6 février	594·08	55 52	A hélice, passagers; Nouv.-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Boston.
Ralph E. S.		19 mars	27·82	7 24	A hélice, bateau de pêche.
Collector		19 do	52·02	9 16	do allège; havre d'Halifax.
Alpha	25	22 do	306·91	32 48	do passagers; Halifax, Yarmouth et Saint-Jean, N.-B.
Boston	120	24 do	1,694·50	143 52	A hélice, passagers; Yarmouth, N.-E., et Boston, E.-U.
City of St. John	130	1892. 1er déc. 1893.	709·12	64 72	A aubes, passagers; Yarmouth et Halifax.
Fastnet	50	30 mars	337·71	35 04	A hélice, passagers; Halifax et Ile du Prince-Edouard.
A. C. Whitney		2 avril	62·67	10 04	A hélice, remorqueur.
Premier	90	5 do	373·56	37 92	A hélice, passagers; Halifax et l'Ile du Prince-Edouard.
Harlaw	75	5 do	451·36	44 08	A hélice, passagers; Halifax, Terreneuve et New-York, ou Indes occidentales.
Halifax	300	18 do	338·42	35 04	A aubes, passeur; Halifax et Dartmouth, N.-E.
Sir C. Ogle	200	18 do	126·09	18 08	A aubes, passeur; Halifax et Dartmouth, N.-E.
Havana	40	1892. 12 déc. 1893.	470·98	45 68	A hélice, passagers; Halifax et Terreneuve.
Aid		20 avril	98·55	12 92	A hélice, bateau de sauvetage.
Dartmouth	700	21 do	311·23	32 88	A aubes, passeur; Halifax et Dartmouth, N.-E.
Electra	75	1892. 11 déc.	106·96	16 56	A hélice, passagers.
Blue Hill	100	1er do	195·83	20 60	Hélice, jumelles, passagers; Yarmouth et Liverpool, N.-E.
Hiawatha	300	1893. 27 avril	229·79	26 40	A hélice, passagers; Nouv.-Ecosse et Nouveau-Brunswick.
Scotia		28 do	41·58	8 36	A hélice, remorqueur.
Chester		29 do	79·50	11 32	do
Avon	130	27 do	64·66	10 12	A hélice, passeur; rivière Avon.
Pinafore		29 do	25·86	7 08	do remorqueur.
City of Ghent	38	29 do	198·64	23 92	do passagers; Halifax et Ile du Prince-Ed.
Wee Laddie		7 mai	16·60	6 28	do remorqueur.
Dream		9 do	44·51	8 52	do yacht.
Waring		9 do	28·74	7 32	do remorqueur.
W. E. Vroom	24	18 avril	10·05	5 80	do passeur; Indiantown et Pte Plaisante, N.-B.
Tourist	25	1892. 10 déc. 1893.	11·78	5 88	do passagers; rivière Saint-Jean, N.-B.
Hope		10 mai	305·77	29 40	do remorqueur.
Storm King		10 do	107·87	13 56	do do
Arbutus	86	10 do	46·76	8 76	do passagers; St. Stephen's, Ile du Daim et Campobello.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Div. des provinces maritimes.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Rescue	.....	17 mai	124·09	14 92	A hélice, sauvetage.
Acadia	.....	.....	74·21	10 92	A hélice, passagers.
Acadia	.....	.....	520·00	.....	A hélice, croiseur du gouvernem.
Newfield	.....	.....	784·91	.....	A hél., serv. des phares et d. cabl.
St. Lawrence	.....	.....	467·13	.....	A hélice, dragueur du gouvernem.
Maggie Miller	150	7 juin	104·66	16 32	A aubes, passeur ; Millidgeville et Milkish, N.-B.
Worcester	.....	.....	1,332·56	114 64	A hélice, passagers.
Eva Johnston	.....	11 juin	15·77	6 28	A hélice, remorqueur.
Ada	.....	11 do	3·66	5 32	A hélice, yacht.
Bismarck	.....	13 do	49·04	8 92	A aubes, remorqueur.
Alice S	.....	.....	4·00	5 32	A hélice, remorqueur.
Ernest	.....	13 juin	12·58	5 96	do
Fanchon	.....	13 do	95·66	12 60	A aubes, remorqueur.
Florenceville	270	13 do	185·14	22 80	Roue à l'arrière, passagers ; Frédéricton et Woodstock, N.-B.
Miramichi	60	17 do	75·18	11 00	A hélice, passagers ; Chatham, Néguac et Escuminac.
Mascott	.....	17 do	70·50	10 60	A hélice, remorqueur.
St. Andrew	.....	17 do	76·64	11 08	do
Sybella H	160	17 do	70·68	10 60	A aubes, passeur ; Chatham et Moorfield, N.-B.
Sarcelle	.....	18 do	21·86	6 68	A hélice, remorqueur.
Nelson	100	18 do	64·34	10 12	A hélice, passagers ; Nelson, Newcastle et Chatham, N.-B.
St. Nicholas	60	18 do	60·20	9 96	A hélice, passagers ; Nelson, Néguac et Escuminac.
Zulu	.....	21 do	17·60	6 36	A aubes, remorqueur.
Marion	.....	20 do	11·57	5 96	A hélice, yacht.
Derby	.....	20 do	11·66	5 96	A aubes, remorqueur.
Laura	.....	20 do	13·55	6 12	A hélice, remorqueur.
Bessie	.....	20 do	5·18	5 40	A hélice, bateau-pêcheur.
Loyalist	.....	20 do	17·57	6 44	A aubes, remorqueur.
Bridgetown	.....	20 do	14·66	6 20	A hélice, remorqueur.
St. George	.....	21 do	160·57	17 80	A aubes, remorqueur.
Rustler	100	20 do	77·47	11 16	A aubes, pass. ; Red Bank, Newcastle et Chatham, N.-B.
Lady Dufferin	75	20 do	47·48	8 76	A aubes, passeur ; Newcastle et tête de Chatham, N.-B.
Rover	.....	22 do	4·72	5 40	A hélice, bateau-pêcheur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Div. des provinces maritimes.—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Utopia		23 juin	25·00	7 00	A hélice, remorqueur.
Henrietta		24 do	19·12	6 52	do do
East Riding		25 do	85·55	11 88	A aubes, remorqueur.
Squirrel		25 do	13·11	6 04	A hélice do
Dorcas		8 juillet	215·34	22 20	do fret et remorqueur.
Britannia	250	15 do	1,484·55	132 00	do passagers, Boston, Halifax et Ile du P.-E.
Mic-Mac	250	22 do	150·63	20 00	do à aubes, pass., Halifax et Dartmouth, N.-E.
Highland Mary	140	9 do	73·73	10 92	do allège et passagers, havre de Halifax.
Lunenburg	175	23 do	265·55	29 28	do passagers, Halifax et Lunenburg, N.-E.
Weymouth	75	16 do	153·93	20 32	do passagers, Halifax et la baie Mahone, N.-E.
Ulala			13·70		do yacht.
Peerless	200	3 août	94·27	15 52	do passagers, Sydney et Sydney-Nord, C.-B.
Zaidee		3 do	18·63	6 65	do bateau à eau.
M. & E. Rudderham		3 do	33·54	7 64	do do et remorq.
Eleanor M. Cates		4 do	58·81	9 72	do remorqueur.
May Queen	100	5 do	142·09	19 36	A aubes, passagers, Baddeck et Grand-Narrows, C.-B.
		1892.			
Magnolia	100	25 déc	260·50	28 80	do passag., Pt-Mulgrave et canal St-Pierre, C.-B.
		1893.			
Merrimac		4 août	85·80	11 80	A hélice, remorqueur.
Gipsy		6 do	16·70	6 28	do do
Marion	250	3 do	478·47	46 24	A aubes, passag., Sydney, C.-B., et Pt-Mulgrave, N.-E
Lennox	100	9 do	66·29	10 28	do pass., Lennox et Grandique, C.-B.
Rimouski	70	8 do	124·70	18 00	A hélice, passag., Arichat, Canso, Port-Mulgrave et Guysboro'.
May Flour	100	6 do	392·05	39 36	Double hélice, passeur, Port-Mulgrave, N.-E., et Pt.-Tupper, C.-B
Mary Odell		11 do	22·55	6 84	A hélice, bateau-pêcheur.
Arrow		17 do	10·02	5 80	do yacht.
Carroll			1,372·29	117 76	do passagers.
Gladiator		24 do	70·40	10 60	do remorqueur.
Jessie Gray		25 do	76·01	10 08	Roue à l'arrière, allège.
Elsie		27 do	22·14	6 76	A hélice, remorqueur.
Ellida		27 sept	37·52	8 04	do yacht.
Jacques Cartier	300	24 août	379·96	38 40	A aubes, passag., Charlottetown, Orwell, Crapaud et Mont Stewart, I.P.-E.
Commodore					A hélice, remorqueur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Maple Leaf.....	150	10 oct.....	129·06	18 32	A aubes, passeur.
St. Pierre.....	.....	... .	.. ..	48 68	A hélice, passagers.
Annie.....	....	11 oct.....	42·12	8 36	do bateau à eau.
			19,098·51	1,938 25	

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année terminée le 31 décembre 1892.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Soulanges	318·37	206·57	.....	Poser un nouvel engin ; à aubes, pass.
Quiddy	30·59	14·27	.....	Dégréé ; à aubes, remorqueur.
Peri	11·77	8·00	.....	do à hélice do
Western Extension	424·89	196·48	.....	Temps non exp. ; à aubes, passeur, pass.
Bessie Ardilla	11·17	7·77	.....	do à hélice, remorqueur.
Marguerite	19·66	12·30	.....	Dégréé ; à hélice, yacht.
Grip	4·81	3·27	.....	do do remorqueur.
Mary Ann	25·38	17·26	.....	do do do
Coila	325·45	161·79	.....	Parti pour les Indes occ. ; à hélice, fret.
Chebucto	108·33	65·28	.....	Dégréé ; à aubes, passeur, passagers.
Robbie Burns	88·93	37·18	.....	Se pour. d'une n. chaud. ; à hélice, allège
Salvor	44·93	34·90	.....	Hors du port ; à hélice, allège.
Bridgewater	207·79	118·95	.....	Temps non exp. ; à hélice, passagers.
Argus	26·74	18·96	.....	A hélice, croiseur du revenu.
Delta	871·21	549·71	.....	Hors du port ; à hélice, fret.
Mascott	22·88	15·05	.....	Temps non expiré ; à hélice, remorq.
Henry Hoover	54·64	37·16	.....	do do do
Gambrinus	28·36	19·28	.....	do do do
Halifax	1,738·45	957·78	.....	do do passagers
Zuleika	12·38	7·70	.....	Dégréé ; à hélice, yacht.
Water-boat	6·17	2·02	.....	do bateau à eau.
Princess of Wales	935·54	685·62	.....	do à aubes, passagers.
M. A. Starr	244·32	166·14	.....	Temps non expiré ; à hélice, fret.
Island Gem	15·62	10·63	.....	Dégréé ; à hélice, bateau-pêcheur.
Yarmouth	1,432·16	745·87	.....	Temps non expiré ; à hélice, passagers.
Melburne	4·00	.....	.....	Pas encore insp. ; à hélice, remorqueur.
	7,014·54	4,099·94		

DOUGLAS STEVENS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat,	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Maggie	.....	13 fév.	21·43	6 68	A hélice, remorqueur.
La Tour	75	19 do	154·43	20 32	do passagers, Yarmouth et Barrington.
Marina	.....	19 do	32·46	6 28	do remorqueur.
Goliah	.....	24 do	146·83	16 76	do do
		1892.			
Star	300	10 déc.	461·03	44 88	A aubes, passagers ; rivière Saint-Jean et tributaires.
Springfield	144	10 do	232·73	26 56	Roue à l'arrière, passagers, rivière Saint-Jean.
St. Olaf	150	19 do	305·27	32 40	A hélice, passagers, Pictou, Gaspé et îles de la Madeleine.
		1893.			
Anticosti	.....	5 avril	19·00	6 50	A hélice, bateau pêcheur.
		1892.			
J. B. Hamblin	12	1er déc.	31·71	7 56	do passagers, havre de Pictou.
		1893.			
New City	.....	11 avril	78·38	11 24	do remorqueur.
		1892.			
David Weston	450	10 déc.	765·15	69 20	A aubes, passagers, rivière Saint-Jean.
May Queen	330	10 do	539·40	51 12	A aubes, passagers, rivière Saint-Jean et Grand Lac.
		1893.			
Captain	.....	13 avril	68·43	11 44	A hélice, remorqueur.
G. D. Hunter	.....	14 do	67·97	10 36	do do
		1892.			
Clifton	150	10 déc.	138·21	19 04	Roue à l'arrière, passagers, rivière Saint-Jean.
		1893.			
Lillie Glasier	.....	14 avril	209·31	21 72	A aubes, remorqueur.
City of Monticello	350	16 do	1,033·65	90 64	do passagers, Saint-Jean, Digby et Annapolis.
Hercules	.....	16 do	87·11	11 96	A hélice, remorqueur.
Sea King	.....	19 do	128·63	15 32	do do
Bertha	.....	20 do	29·79	7 32	do do
Hero	.....	12 do	127·60	15 16	A aubes do
Admiral	.....	12 do	158·20	17 64	do do
Onangondy	.....	.....	249·75	31 52	do bateau-passeur, passagers, havre de St-Jean.
		1892.			
Bellisle	125	10 déc.	155·44	20 40	Roue à l'arrière, passagers, rivière Saint-Jean.
		1893.			
Champion	.....	26 avril	190·14	20 20	A aubes, remorqueur.
Fred. Clinch	.....	28 do	23·87	6 84	A hélice do
Novelty	.....	29 do	42·66	8 36	A aubes do
Lillie	.....	30 do	71·64	10 76	A hélice do
Ada G.	.....	30 do	102·08	13 16	A aubes do
Bessie and Harry	.....	5 mai	22·00	6 76	A hélice, bateau à eau, havre d'Halifax.
		1892.			
Arcadia	12	1er déc.	61·64	9 96	A hélice, passag. ; Pictou, Mabou, Port-Hood et Chéticamp.
		1893.			
Meadow Flower	.....	16 mai	6·56	5 28	A hélice, bat. à eau, hav. de Canso.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
L. Boyer		20 mai	60·00	9 80	A hélice, remorq., hav. de Pictou.
Daisy		20 do	10·74	5 80	do do do
Alice		20 do	15·77	6 28	do do do
Eldon		20 do	37·91	7 88	do bat. de pêche do
Shannon		20 do	75·11	11 00	do remorqueur do
Egerton	165	13 do	112·10	16 96	A aubes, passagers, Pictou et New-Glasgow, N.-E.
Southport	300	23 do	239·92	27 20	A aubes, passeur, passag., Charlottetown, I.P.-E., havre.
Elfin	200	26 do	122·42	17 76	do do do
T. A. Stewart		23 do	35·94	7 88	A hélice, jumelles, remorq., bateau de pêche, Charlottetown, I.P.-E.
William Aitken		25 do	74·87	11 00	A hélice, remorqueur.
St. Lawrence	350	26 do	845·63	75 60	A aubes, passag., Charlottetown, I.P.-E., et Pictou, N.-E.
Montague	250	28 do	129·55	18 32	A aubes, passagers, Georgetown à Lower Montague.
Fred. M. Batt		28 do	59·90	9 72	A hélice, remorqueur.
Frank C. Batt	40	31 do	32·90	7 56	do passeur, passag., havre de Summerside.
Alameda		1er juin	33·93	7 72	do remorqueur.
Lenora		9 do	5·00	5 40	do yacht.
Fannie		13 do	33·44	7 64	do remorq., hav. de St-Jean.
Maggie M		13 do	65·78	10 20	do do do
Winnie		13 do	12·46	5 96	do do do
Amanda Green		13 do	19·63	6 52	do do do
St. Lawrence		18 do	50·82	9 00	do do do
Northumberland	400	1er do	1,255·46	108 40	A hélice, jumelles, passag., Pointe du Chêne, N.-B., et Summerside, I.P.-E.
Westport	25	22 do	80·06	11 40	A hélice, passagers, Yarmouth et Westport, N.-E.
Norman		4 juill.	46·87	8 68	do remorq., riv. Saint-Jean.
Dirigo		4 do	70·13	10 60	do do havre de St-Jean.
Neptune		4 do	71·15	10 68	do do do
Flushing	38	4 do	257·09	28 56	do passagers, Saint-Jean, St. Andrew's, Eastport et Grand-Manan.
St. John		6 do	47·28	8 76	do remorqueur.
Victor		12 do	45·51	8 60	A aubes do
Lulu C		12 do	10·37	5 80	A hélice, bateau de pêche, havre de Richibouctou.
Yantic		14 do	14·16	6 12	do remorqueur.
Lion		15 do	19·82	6 60	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
May Queen	.....	21 juill.	35·92	7 88	A hélice, remorqueur.
Evangeline	83	10 juin	78·74	11 32	A hélice, jumelles, passagers, Moncton, Hillsborough et cap Hopewell, N.-B.
Freddie V	.....	29 juill.	26·69	7 08	A hélice, remorqueur.
Wenola	.....	2 août	25·10	6 70	do do
Atlas	.....	.....	15·79	5 88	do do
Tangent	.....	15 août	35·74	7 80	A hélice, jumelles, remorqueur.
W. M. Weatherspoon	50	1er do	59·29	9 72	A hélice, remorqueur et passagers, Hantsport, bassin Minas et rivière Anne, N.-E
John L. Cann	.....	25 do	142·08	16 35	A hélice, remorqueur.
Glencoe	40	19 do	32·21	7 56	do passeur, traverse d'Annapolis et Granville.
David Duncan	.....	24 do	20·59	6 68	do remorqueur.
Carrie	.....	25 do	14·83	6 12	do do
Yuba	.....	.....	12·04	5 96	do passeur, du passage Barrington à l'île.
St. Michael	.....	.....	39·20	8 12	do remorqueur.
La Have	.....	1er sept.	49·27	8 92	do do
May Flower	.....	1er do	5·92	5 48	do bateau de pêche, rivière La Have.
Fairy	.....	2 do	5·07	5 40	do bateau à eau, port de Lunenburg.
C. M. Winch	.....	13 do	87·72	12 04	do remorqueur.
Kingsville	.....	26 do	36·59	7 88	do do
Victor	.....	.....	9·62	5 80	do do
Wanda	.....	.....	38·48	8 04	do do
			10,525·11	1,213 47	

W. LEE WARING,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Marine et Pêcheries—Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, au 20 octobre 1892.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Alpha	25	25 mars	306	32 48	A hélice, Yarmouth à St-Jean.
Acadia	140	6 juill.	74	10 92	do passeur, Hantsport.
Avon	130	27 avril	64	10 12	do do do
		1892.			
Arcadia	12	1er déc.	61	9 96	do Pictou à l'I.P.-E.
		1893.			
Arbutus	86	26 juill.	46	8 76	do St. Stephen à Eastport, etc.
Blue Hill	100	26 avril	195	20 60	do Barrington, etc., à Yarmouth.
Boston	320	6 do	1,694	143 52	do Boston, E.-U., à Yarmouth
		1892.			
Bellisle	125	10 déc.	155	20 40	Roue à l'arrière, rivière St-Jean.
		1893.			
Britannia	250	9 sept.	1,484	132 08	A hélice, jum., Boston à l'I.P.-E.
Carroll	300	13 oct.	1,372	117 76	A hélice do
City of Monticello	350	16 avril	1,033	90 64	A aubes, St-Jean à Annapolis.
		1892.			
City of St. John	130	1er déc.	709	64 72	do Yarmouth à Halifax.
Clifton	150	10 do	138	19 04	Roue à l'arrière, rivière St-Jean.
		1893.			
City of Ghent	38	28 avril	198	23 92	A hélice, Halifax à l'I.P.-E.
Collector	126	9 juill.	52	9 16	do barge à vapeur, port de Halifax.
		1892.			
David Weston	450	10 déc.	765	69 20	A aubes, rivière St-Jean.
		1893.			
Dartmouth	700	21 avril	311	35 04	do passeur, Dartmouth.
Dorcas	700	8 juill.	215	22 20	A hélice, fret, Canada.
Dominion	150	8 fév.	594	55 52	do Yarmouth à St-Jean.
Evangeline	83	10 juin	78	11 32	do passeur sur la Hillsboro'.
		1892.			
Electra	30	1er déc.	106	16 56	do Pictou à l'I.P.-E.
		1893.			
Egerton	165	13 mai	112	16 96	A aubes, New-Glasgow à Pictou, passeur.
Elfin	200	26 do	122	17 76	A aubes, traverse de Charlottetown à Southport.
Flushing	38	4 juill.	257	28 56	A hélice, St-Jean à Grand Manan
F. C. Batt	40	1er juin	32	7 56	do passeur à Summerside au-dess. de Frédéricton
Florenceville	270	13 do	185	22 80	Roue à l'arrière, rivière St-Jean.
Fastnet	50	4 avril	337	35 04	A hélice, Halifax à l'I.P.-E.
Glencoe	40	19 août	32	7 56	do passeur à Annapolis.
Highland Mary	140	9 juill.	73	10 92	do barge à vapeur dans le port de Halifax.
Hiawatha	200	27 avril	229	26 40	do Hantsport à St-Jean.
Harlaw	75	5 do	266	44 08	do Halifax à Terreneuve.
Halifax	300	23 do	338	35 04	A aubes, Halifax à Dartmouth, passeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1892.		$ cts.	
J. B. Hamblin	12	1er déc	31	7 56	A hélice, Pictou à Mabou.
Jacques Cartier	300	1893. 24 août	379	26 96	A aubes, Charlottetown à Orwell, Crapaud et Mt. Stewart.
Lennox	100	9 do	66	10 25	A aubes, passeur à Grandique, C.-B.
La Tour	75	6 avril	154	20 32	A hélice, Yarmouth à Argyle, N.-E.
Lady Dufferin	75	20 juin	47	8 76	A aubes, passeur à Newcastle.
Lunenburg	175	30 juill.	265	29 28	A hélice, Halifax à Lunenburg.
May Queen	330	1892. 10 déc	539	51 12	A aubes, rivière Saint-Jean.
Miramichi	60	1893. 20 juin	75	11 00	A hélice, Chatham à Néguac.
Mic-Mac	250	30 juill	150	20 00	A aubes, passeur, Halifax.
Marion	250	3 août	478	46 24	do Mulgrave à Sydney, C.-B.
May Queen	100	5 do	142	19 36	do Narrows à Baddeck, C.-B.
Maple Leaf	150	8 oct	129	18 32	do Pictou, passeur.
Montague	250	28 mai	129	18 32	do Mont'ge à Georgetown, passeur.
Mayflower	100	6 août	392	39 36	A hélice, jumelles, passeur, de Mulgrave à la Pointe-Tupper.
Maggie Miller	150	7 juin	114	16 32	A aubes, passeur, de Milkish à Milledgeville.
Magnolia	100	1892. 25 oct.	260	28 80	A aubes, Mulgrave jusqu'au canal, C.-B.
Northumberland	400	1893. 1er juin	1,255	108 40	A hélice, jumelles, Ile du Prince-Edouard à Shédiac ou Pictou.
Nelson	100	18 do	64	10 12	A hélice, passeur entre Chatham et Newcastle.
Peerless	200	3 août	94	15 52	A hélice, passeur entre Sydney N. et S.
Premier	90	15 sept	373	37 92	A hélice, Halifax et Ile du Prince-Edouard.
Rimouski	70	8 août	124	18 00	A hélice, Mulgrave et Port-Hood.
Rustler	100	20 juin	77	11 16	A aubes, passeur entre Nelson et Chatham.
Sybella H	160	18 do	70	10 60	A aubes, passeur à Chatham.
St. Olaf	150	1892. 19 déc	305	32 40	A hélice, Pictou et Ile du Prince-Edouard.
Springfield	144	10 do	232	26 56	Roue à l'arrière, riv. Saint-Jean.
Star	300	10 do	461	44 88	A aubes, rivière Saint-Jean.
St. Lawrence	350	1893. 26 mai	845	75 60	do Charlottetown, I.P.-E., et Pictou.
St. Pierre	60	7 oct	496	37 68	A hélice, Halifax et Saint-Pierre, Miquelon.
Sir C. Ogle	150	21 avril	126	18 08	A aubes, passeur à Halifax.
Southport	300	26 mai	239	27 00	do do Charlottetown, I.P.-E.
St. Nicholas	60	18 juin	62	9 96	A hélice, passeur, Chatham.
Tourist	25	1892. 10 déc	11	5 88	do rivière Saint-Jean.
Weymouth	75	1893. 16 juill	153	20 32	do Halifax à la b. Mahone.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division des provinces maritimes—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisés.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
W. M. Weatherspoon.	50	1er août ...	59	9 72	A hélice, Digby à Annapolis.
W. E. Vroom.....	24	18 avril.....	10	5 80	do passeur d'Indiantown à Lancaster.
Westport..	25	18 août....	80	11 40	do Yarmouth à Weymouth.
Worcester.....	275	27 sept.....	1,322	114 64	do Boston à l'Ile du P.-Edouard
			20,561	2,019 71	

CHARLES R. COKER,
Inspecteur des coques du Canada, etc.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Angler	.....	22 avril	16	6 28	A hélice, remorqueur, Selkirk.
Miles	.....	23 do	63	10 04	do remorqueur de pêche, lac Winnipeg.
Hazel	.....	26 do	8	5 64	do do
D. L. Mather	.....	6 mai	103	13 24	do remorqueur, lac des Bois.
Algoma	.....	.....	99	12 92	do do
Cruiser	.....	6 mai	12	5 96	do do
Keewatin	.....	6 do	41	8 28	do do
Mary Hatch	.....	.....	121	14 68	do do
Shamrock	40	27 août	80	11 40	do passagers, Portage du Rat et rivière La Pluie.
Kennina	40	27 do	42	8 36	do passagers, Portage du Rat et Kéwatin.
Highland Maid	30	29 do	106	16 48	do passagers, Portage du Rat et rivière La Pluie.
Kakabeka	..... Pas de certificat.		113	17 04	do remorq., Port-Arthur.
			804	103 32	

EDMUND R. ABELL,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DIVISION DU MANITOBA, KÉWATIN ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du navire.
			$ cts.	
Mountain Belle	1	.....	.....	A hélice, yacht, Banff.
Alice Sprague	98	.....	.....	A aubes, roue à l'arrière, non employé.
Marquis	754	.....	.....	do do Prince-Albert.
Northcote	461	.....	.....	do do do
North-west	425	.....	.....	do do do
Saskatchewan	337	.....	.....	A hélice, lac Manitoba.
Ogema	62	.....	.....	do remorqueur de pêche, lac Winnipeg.
Antelope	143	.....	.....	A aubes, rivière Rouge.
Victoria	.....	.....	.....	A hélice, remorqueur, dragueur du gouvernement.
Sir Hector	.....	.....	.....	do do
Empress	129	73	18 32	A hélice, n'était pas dans le port quand l'inspecteur était au Portage du Rat.
Queen	32	19	7 56	A hélice, remorqueur, Portage du Rat ; pas d'inspecteur.
Thistle	23	14	6 84	do do do
Victoria	40	27	8 20	do do do
Dryberry	12	8	5 96	do do do
Couchiching	105	91	13 40	do do do
Regina	7	5	5 56	do do do
Rambler	14	9	6 12	do do do
Rover	4	3	5 32	do do do
Annie Mac	25	17	7 00	do do do
Caro	14	10	6 12	do do do
Alma T	16	11	6 28	do do do
Chieftain	40	27	8 20	do do do
Beaver	34	23	7 72	do do do
Sunbeam	3	2	.....	do do do
Athabasca	167	.....	.....	A aubes, passagers, rivière du Petit Esclave.
Grahame	332	.....	.....	A aubes, passagers, rivières de la Paix et Athabasca.
Wrigley	90	.....	.....	A hélice, fret, rivière Mackenzie.
Harry Montgomery	4	.....	.....	do remorqueur de pêche, lac Winnipeg.
Aurora	225	.....	.....	A aubes, lac Winnipeg.
Minnie Howell	24	.....	.....	A hélice, remorqueur de pêche, lac Winnipeg.
Red River	166	.....	.....	A hélice, fret et passagers.

BATEAUX à vapeur non inspectés, etc.—Division de Manitoba, Kéwatin et les Territoires du Nord-Ouest—*Fin.*

Nome du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires	Observations. — Cause de la non inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Sultana	356	.....	.....	A hélice, fret et passagers, lac Winnipeg.
Colville	164	.....	.....	A hél., jum., passagers, lac Winnipeg.
Ripple	10	.....	.....	A aubes, passagers, riv. Rouge.
Lady Ellen	19	.....	.....	A hél., bateau de pêche, lac Winnipeg.
Marquette	149	.....	.....	Roue à l'arrière, non employé.
Princess	531	.....	.....	do do

EDMUND R. ABELL,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Marine et Pêcheries—Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés, pour l'année expirée le 20 octobre 1892.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Barbara Boscowitz....	150	Janvier	269·08	29 52	A hél., eaux de la Colombie-Brit.
City of Nanaimo.....	380	do	761·37	68 88	A hélice, jumelles, Westminster et Nanaïmo.
Islander	500	do	1,495·09	127 60	A hélice, jumelles, eaux de la Col.-Britannique.
Hope	.....	do ...	78·49	11 32	A hélice, remorqueur, eaux de la Colombie-Britannique.
		1892.			
Danube.	300	Octobre	886·89	78 96	A hélice, eaux de la Col.-Britann.
		1893.			
Capilano.....	.....	Février.....	231·14	26 48	do do
Mischief.	.....	do ...	65·49	10 20	do goélette.
Surrey.	50	do ...	263·26	29 04	A aubes, passeur, riv. Fraser.
Dreadnought	.....	do ...	38·65	8 12	A hélice, remorqueur, cabotage.
Burt	.....	do ...	13·05	6 04	do
Nagasaki	.....	Mars.	15·13	6 20	do
Tepic.....	15	do	70·87	10 68	do
Cruiser	.....	do	12·74	6 04	do
Bon Accord....	45	do	84·15	11 72	Roue à l'arrière, riv. Fraser.
Fairy Queen....	38	do	24·94	7 00	do do
Agnes	.....	do	22·70	6 84	A hélice, fret, cabotage..
Glad Tidings	.....	do	43·02	8 44	Yacht, hélice, missions.
Sunbury..	37	do	73·36	10 84	A aubes, riv. Fraser.
Blonde..... ...	.....	do	32·64	7 64	A hélice, remorqueur.
Wm. Irving	200	Avril.....	737·86	67 04	Roue à l'arrière, riv. Fraser.
Gladys	70	do	211·23	24 88	do do
Muriel	.....	do	44·13	8 52	A hélice, remorqueur, cabotage.
Florence..	.....	do	59·44	9 80	Roue à l'arrière, réservoir.
Daisy	15	do	84·16	11 72	A hélice, remorqueur, cabotage.
		1892.			
Spratt's Ark	....	Août.....	307·88	32 64	Certificat pour trois mois seulem.
Mystery...	... .	Hon. payés. 23 avril.....	64·80	5 00	Réparat. spéciales à la chaudière.
		1893.			
Enterprise....	....	Avril.....	2·95	5 24	A hélice, yacht.
Skidegate.....	20	do	37·08	7 96	A hél., eaux de la Col.-Britann.
Clyde	.....	do	67·87	10 84	A hélice, jumelles, fret, cabotage.
Alert.....	20	Mai	43·81	8 52	A hélice, remorqueur, Col.-Brit.
Tepic.....	15	do	70·87	10 68	do do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Georgie		Mai	32·16	7 56	A hélice, remorqueur, Riv. Inlet.
Sadie		do	49·30	8 92	do eaux de la Colombie-Britannique.
Active	20	do	171·74	21 76	do do
Mamie	15	do	89·60	12 20	do do
R. P. Rithet	250	do	816·69	73 36	Roue à l'arrière, Victoria et terre ferme.
Yosemite	400	do	1,525·03	130 00	A aubes, eaux de la Colombie-Britannique.
Badger		do	49·93	9 00	A hélice, remorq. do
George		do	2·70	5 24	do do havre de Victoria.
Mascotte		do	191·53	23 36	A hélice, jumelles, eaux de la Colombie-Britannique.
Leonora		do	33·00	7 64	A hélice, remorqueur do
Coquitlam	25	Juin	256·33	28 48	do fret do
Comet	12	do	85·26	11 80	do remorqueur do
Buzz		do	12·59	6 04	do do
Eliza Edwards		do	54·63	9 40	do do
Cariboo and Fly		do	281·82	30 56	A hélice, jumelles, fret, eaux de la Colombie-Britannique.
Nell	25	do	207·97	49 28	A hélice, jumelles, fret, 2 ans de droits.
Caledonia	14	do	237·00	26 96	Roue à l'arrière, rivière Skeena.
Spitfire		do	8·00	5 64	A hélice, remorq., rivière Naas.
Florence		do	30·41	7 40	do do do Skeena.
Nora		do	19 43	6 60	do do do do
Westminster		do	18·29	12 88	do do do do
Minnie		do	9·53	5 80	do do do do
Isabel	200	Honor. payé 27 juin.		8 00	Augmentat. spéciale de passagers.
Courser	100	Juill.	160·79	20 88	Roue à l'arrière, rivière Fraser.
Joe Adams		do	11·89	5 96	A hélice, remorq. do
Winnefred		do	12·96	6 04	do do
Delta		do	14 19	6 12	do do
May Queen		do	14·10	6 12	do do
Wellington		do	16·30	6 28	do do
Princess Louise	300	do	931·76	82 56	A aubes, eaux de la Colombie-Britannique.
Cutch	150	do	324·27	33 92	A hélice do
Constance		do	49 52	9 00	A hélice, remorqueur, eaux de la Colombie-Britannique.
Rainbow	80	do	207·21	24 64	A hélice, passagers, eaux de la Colombie-Britannique.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Suite.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
		1893.		$ cts.	
Joan..	400	Août	821·21	73 68	A hélice, jumelles, passagers, eaux de la Colombie-Britannique.
Senator	30	do	27·63	7 24	A hélice, passeur, Burrard-Inlet.
Lilly		do	33 38	7 64	do fret, Alberni.
Mischief	20	Février.	65·49	5 00	Spécial pour les passagers.
Glad Tidings	20	Août	43·02	8 44	Service des missionnaires.
Lois		do	25·15	7 00	A hélice, remorqueur, cabotage.
Swan		Mai	16·65	6 36	do do
Iona		Août	52·62	9 24	do do
Brunette		do	37·03	7 96	do do
Iris		Septembre	19·32	6 60	do do
Surprise		do	14·80	6 12	do remorq., lac Kootenay.
Idaho		do	6·04	5 48	do do do
Galena	25	do	47·64	8 84	do jumelles do
Nelson	125	do	496·01	47 68	Roue à l'arrière, passagers, lac Kootenay.
Marion		do	14·78	6 20	Roue à l'arrière, rivière Colombie.
Dispatch		do	37·10	7 96	Catamaran, à aubes, rivière Colombie.
Lytton	125	do	451·66	44 16	Roue à l'arrière, passagers, rivière Colombie.
Hyak	40	do	39·04	8 12	do passagers, rivière Colombie.
Duchess	80	do	145·48	19 60	do passagers, rivière Colombie.
Penticton	25	do	49·69	9 00	A hélice, jumelles, lac Okanagon.
Constance	25	do	49·52	9 00	A hélice, remorqueur, côtes.
Mystery	40	do	64·80	10 20	do do
City of Ainsworth	50	do	193·49	23 44	Roue à l'arrière, lac Kootenay.
Kaslo		do	51·17	9 08	A hélice, remorq. do
Kildonan		do	51·41	9 08	do do côtes.
Eva		do	34·99	7 80	do do do
Telephone	40	Octobre	80·66	11 48	Roue à l'arrière, rivière Fraser.
Delaware	150	do	475·20	46 00	do do
Etta White	15	do	97·35	12 76	A hélice, remorqueur, côtes.
Saturna	15	Septembre	22·05	6 76	do do
Skidegate	20	Octobre	37·08	7 96	do do
Phantom		do	46·53	8 76	do do
Angerona		do	13·79	6 12	do yacht.

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
				$ cts.	
Minnehaha	.....	Octobre	6·72	5 56	A hélice, yacht.
Falcon	.....	do	52·44	9 24	do remorqueur, cabotage.
Lottie	.....	do	29·24	7 32	do do
Maude	40	do	174·99	22 00	do fret, cabotage.
Lorne	30	do	287·96	31 04	do remorqueur, cabotage.
Velos	.....	do	72·52	10 84	do do
Gemini	.....	do	8·15	5 64	A hélice, jumelles, yacht.
			16,333 87	1,937 20	

J. A. THOMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

Marine et Pêcheries—Inspection des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur non inspectés pendant l'année expirée le 20 octobre 1892.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspectisn et classe du bateau.
			$ cts.	
Isabel	445·93	338·48	43 68	A aubes, passagers, dégréé.
Earl	74·78	49·86	11 00	A hélice, acheté par le gouvernement fédéral.
Clara Young	30·75	21·22	7 48	A hélice, remorqueur, dégréé.
Red Star No. 2	36·85	23·21	7 96	Roue à l'arrière, fret, dégréé.
Vancouver	49·96	33·96	9 00	A hél., rem., entre les mains du shérif.
Bella	8·01	5·61	5 64	Hors d'atteinte, excepté à grands frais
Morris	11·66	8·04	5 96	do do
Robt. Dunsmuir	231·75	146·00	26 56	Pour être inspecté avant le 31 déc.'92
Gipsy	49·63	31·28	9 00	do do
Belle	66·62	45·30	10 36	do do
Danube	886·89	561·20	78 96	do do
Logger	18·84	12·82	6 52	do do
Eliza	7·55	5·14	5 64	do do
Evangeline	13·86	8·79	6 12	do do
Stella	16·32	12·64	6 28	do do
Comox	101·17	60·16	16 08	do do
T. W. Carter	26·94	17·00	7 16	do do
Nanaimo	70·79	44·61	16 08	do do
Wilna	4·04	2·75	5 32	do do
Rover	6·57	4·47	5 56	do do
Cora	25·12	17·09	7 00	do do
Estelle	84·06	57·17	11 72	do do
Thistle	222·36	146·89	25 72	do do
Chieftain	64·80	38·75	10 20	do do
Esperanza	30·88	21·31	7 48	do do

J. A. THOMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

BATEAUX à vapeur inspectés pendant l'année expirée le 13 octobre 1892.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Obrervations.
				$ cts.	
Barbara Boscowitz....	150	Jan. 1893..	269·08	29 52	A hélice.
Comox.....	140	Déc. 1892..	101·17	16 08	do
City of Nanaimo.....	380	Jan. 1893..	761·37	68 88	A hélice, jumelles.
Islander.....	500	do 1893..	1,495·09	127 60	do
Danube.....	300	Oct. 1892..	886·89	78 96	A hélice.
Capilano.....	25	Fév. 1893..	231·14	26 48	do
Surrey.....	50	do 1893..	263·26	29 04	A aubes, passeur, rivière Fraser.
Tepic.....	15	Mars 1893..	70·87	10 68	A hélice.
Fairy Queen.....	38	do 1893..	24·94	7 00	Roue à l'arrière, rivière Fraser.
Bon Accord.....	45	do 1893..	84·15	11 72	do do
Sunbury	37	do 1893..	73·36	10 84	A aubes do
Gladys.....	70	Avril 1893..	211·23	24 88	Roue à l'arrière do
Wm. Irving	200	do 1893..	737·86	67 04	do do
Daisy	15	do 1893..	84·16	11 72	A hélice.
Spratt's Ark.....	.....	Août 1892..	307·88	32 64	A hélice, jumelles.
Skidegate.....	20	Avril 1893..	37·08	7 96	A hélice.
Alert	20	Mai 1893..	43·81	8 52	do
Active..... ...	20	do 1893..	171·74	21 76	do
Mamie.....	15	do 1893..	89·60	12 20	do
R. P. Rithet.....	250	Oct. 1892..	816·69	73 36	Roue à l'arrière.
Yosemite.....	400	Mai 1893..	1,525·08	130 00	A aubes.
Tepic.....	15	do 1893..	70·87	10 68	A hélicc, après avoir fait naufrage.
Florence.....	70	do 1892..	30·41	7 40	Roue à l'arrière.
Gamma.....	180	do 1892..	60·14	Pas payé...	Chalan.
Alpha.....	160	do 1892..	44·10	do	do
Black Mike.....	155	do 1892..	48·28	do	do
Falcon No. 8.....	200	do 1892..	55·80	do	do
Falcon No. 9.....	260	do 1892..	79·00	do	do
Phantom No. 2.....	190	do 1892..	72·96	10 00	do
Badger No. 2.....	160	do 1892..	44·00	10 00	do
Katie.....	120	do 1892..	30·80	Pas payé..	do
Vancouver.....	260	do 1892..	104·40	do	do

BATEAUX à vapeur inspectés, etc.—Division de la Colombie-Britannique—*Fin.*

Nom du vapeur.	Nombre de passagers autorisé.	Date de l'expiration du certificat.	Tonnage brut.	Droits de tonnage et honoraires d'inspection.	Observations.
				$ cts.	
Mascotte	.....	Mai 1893..	191·53	23 36	A hélice, jumelles.
Coquitlam	25	Juin 1893..	256·33	28 48	do
Comet	12	do 1893..	85·26	11 80	do
May	144	Oct. 1892..	46·23	10 00	Chalan.
June	168	do 1892..	79·48	10 00	do
Cariboo Fly	.....	Juin 1893..	281·82	30 56	A hélice, jumelles.
F. C. No. 1	140	Nov. 1892..	49·04	10 00	Chalan.
Isabel	200	Juin 1892..	.....	8 00	Spécial pour voyageurs.
Princess Louise	300	Juill. 1893..	931·76	82 56	A aubes.
Cutch	150	do 1893..	324·27	33 92	A hélice.
July	175	Oct. 1892..	95·33	10 00	Chalan.
Rainbow	80	Juill. 1893..	207·21	73 68	A hélice.
Courser	100	do 1893..	160·79	20 88	Roue à l'arrière, rivière Fraser.
Joan	400	Août 1893..	821·21	73 68	A hélice, jumelles.
Senator	30	do 1893..	27·63	7 24	A hélice, passeur, Burrard Inlet.
Mischief	20	Fév. 1893..	65·49	5 00	Spécial pour voyageurs.
Glad Tidings	20	Août 1893..	43·02	8 44	A hélice.
Gabriola	20	Sept. 1893..	6·74	10 00	Chalan.
Constance	25	do 1893..	49·52	9 00	A hélice.
Mystery	40	do 1893..	64·80	10 20	do
Maude	40	Oct. 1893..	174·99	22 00	do
Lorne	30	do 1893..	287·96	31 04	do
Etta White	15	do 1893..	97·35	12 76	do
Belle	12	do 1893..	66 62	10 36	do
Delaware	150	do 1893..	475·20	46 00	Roue à l'arrière, rivière Fraser.
Telephone	40	do 1893..	80·66	11 48	do do
Skidegate	20	do 1893..	37·08	7 96	Après avoir fait naufrage.
Saturna	12	do 1893..	22·05	6 76	A hélice.
			13,956·58	1,470 12	

R. COLLISTER,
Inspecteur des coques.

BATEAUX à vapeur non inspectés, pour l'année terminée le 13 octobre 1892.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du vapeur.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Droits et honoraires.	Observations. — Cause de la non-inspection et classe du bateau.
			$ cts.	
Isabel	445·93	338·48	43 68	A aubes, pas encore inspecté.
Robert Dunsmuir	231·75	146·00	26 56	A hélice, jumelles do
Comox	101·17	60·16	16 08	A hélice do
Estelle	84·06	57·17	11 72	do do
Thistle	222·36	146·89	25 76	do do
Velos	72·52	49·31	10 54	do do
Gemini	8·15	5·55	5 64	A hélice, jumelles do
Danube	886·89	561·20	78 96	do do
	2,052·83	1,364·76	218 94	

R. COLLISTER,
Inspecteur des coques.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1892, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Arabian	67·00	A hélice	Acier	1,073	770	Hamilton, Ont	Montréal et Duluth, fret.
Albani	1·35	do	Bois	5	4	Simcoe, Ont	Port-Dover et Fisher's Glen, passagers.
A. M. Petrie	1·40	do	do	20	13	Hamilton, Ont	Lacs et rivières, yacht de plaisance.
A. J. Tymon	18·13	do	do	194	132	Toronto, Ont	Hamilton et Cobourg, passagers.
Evelyn	31·80	do	do	85	46	Sandwich, Ont	Lacs et rivières, remorqueur.
Enterprise	3·33	do	do	18	13	Port-Bruce, Ont	Lac Erié, remorqueur de pêche.
Garden City	123·30	A aubes	Acier	637	401	Toronto, Ont	Toronto et Sainte-Catherine, passagers.
Hazard	4·80	A hélice	Bois	34	23	Simcoe, Ont	Lac Erié, remorqueur de pêche.
Mabel MacDonald	8·53	do	do	42	28	Toronto, Ont	Lacs et rivières, remorqueur.
Sea Queen	6·43	do	do	18	12	Goderich, Ont	Lac Huron et baie Georgienne, remorqueur de pêche.
Sea King	9·90	do	do	26	17	do	do do do
	275·97			2,152	1,459		

JOHN DODDS,
Inspecteur des bateaux à vapeur, division d'Ontario-Ouest.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1892 ; leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Killarney Belle	3·33	A hélice	Bois	28	19	Collingwood	Remorqueur de pêche, lac Huron.
Adam Ainslie	30·87	do	do	59	40	Owen-Sound	Remorqueur sur la baie Georgienne.
Stella	1·63	do	do	16	11	Collingwood	do do
Iris	2·13	do	do	9	6	Southampton	Yacht de plaisance, lac Huron.
Ripple	0·87	do	do	5	4	Collingwood	do baie Georgienne.
William Wilson	1·30	do	do	12	8	Chippewa	Remorqueur de pêche do
Reliance	62·83	do	Bois et fer	311	182	Collingwood	do grands lacs.
	102·69			440	270		

JAMES JOHNSTON,
Inspecteur des bateaux à vapeur, division d'Ontario-Ouest.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1892, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Garden City	.....	A 1	Acier	637·25	401·47	Toronto	Passagers et fret, Toronto et Ste-Catherine.
Mable McDonald	.....	A 2	Bois	41·81	38·44	do	Remorqueur.
A. G. Tyman	.....	A 2	do	193·85	132·14	do	Passagers, lac Ontario.
J. D. Hewis	.....	.....	do	51·09	34·74	Midland	Fret, rivière des Espagnols.
Arabian	.....	A 1	Acier	1,073·49	770·33	Hamilton	Fret—Tous les lacs.
Constance	.....	A 1	Bois et fer	.....	.....	Owen-Sound	Pour le gouvernement.
Curlew	.....	A 1	do	157·83	95·52	do	do
Albani	.....	.....	Bois	5·26	3·58	Port-Dover	Passagers, Port-Dover.
				2,160·58	1,492 41		

THOMAS HARBOTTLE,
Inspecteur des coques.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1892 ; leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Beaver	10·0	A hélice	Bois	40 88	24·28	Belleville, Ont.	Baie de Quinté, remorqueur.
Petrel	21·6	do	Fer	345·76	198·65	Baie Collins, Ont.	Grands lacs do
Iona	10·8	do	Bois	231·53	157·45	Trenton, Ont.	do fret.
Columbian	37·5	A aubes	do	355·30	223·80	Lindsay, Ont.	Eaux des comtés de Victoria et Peterboro', passag.
	79·9			973·47	604·18		

EDWARD ADAMS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1892 ; leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Iona	10·8	A hélice	Bois	231·53	157·45	Trenton	Fret, tous les lacs et rivières.
Columbian	37·5	A aubes	do	355·30	223·80	Lindsay	Passagers, comtés de Victoria et Peterborough.
	48·3			586·83	381·25		

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur des coques et gréments, division d'Ontario-Est.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 déc. 1892, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Emile	3·3	A hélice	Bois	11·80	7·92	Ottawa	Ottawa et Hull.
Cape Breton	180·0	do	Acier	1,764·19	1,108·56	Sunderland, Angleterre	A l'étranger et dans le golfe Saint-Laurent.
Louisburg	176·0	do	Fer	1,815·60	1,181·75	do do	do do
	359·3			3,591·59	2,298·23		

GEO. T. CLIFT,
Montréal.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 déc. 1892, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont en bois ou en fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Spray	9·63	A hélice	Bois	21·02	14·30	Québec, 1892	Remorqueur, havre de Québec.
Activity	9·18	do	do	21·80	14·83	Lauzon, 1892	do do
Bourgeois	16·13	A aubes	do	94·33	59·44	Trois-Rivières, 1892	Passeur, Trois-Rivières et Laval.
Alma	5·76	A hélice	do	11·86	8·07	Portneuf, 1891	Remorqueur, Portneuf et Québec.
Mistassini	53·60	A aubes	Bois et fer	248·79	156·74	Roberval, 1892	Passagers, lac Saint-Jean.
	94·30			397·80	255·38		

J. SAMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année terminée le 31 décembre 1892, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Emile	.....	A hélice	Bois	11·80	7·92	Ottawa	Passeur entre Ottawa et Hull.
Bourgeois	.....	A aubes	do	94·34	59·44	Trois-Rivières	do do Trois-Rivières et Saint-Grégoire.
Mistassini	.....	do	Bois et fer	.....	.....	Roberval	Passagers sur le lac Saint-Jean, P.Q.
Thurso	.....	Roue centr'le	Bois	23·41	12·43	Rockland	Passeur entre la Pointe Fortune et Carillon.
				129·55	79·79		

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajouté à la marine canadienne pendant l'année terminée le 31 décembre 1892 ; leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Premier	80·66	A hélice	Acier	373·56	187·77	Ayr, Ecosse	Halifax, N.-E., et Ile du P.-Ed., passagers et fret.
City of Ghent	30·00	do	Fer	198·64	119·15	Grimsby, Angleterre	Halifax et la rive est, passagers et fret.
Waring	13·50	do	Bois	28·74	19·54	Cie King, Nouv.-Brunswick	Rivière Saint-Jean et baie de Fundy, remorq.
Maggie Miller	7·50	A aubes	do	104·66	65·94	Millidgeville, N.-B.	Millidgeville, passeur.
Alice S	0·80	A aubes	do	4·00	.....	Saint-Jean, N.-B.	Frédéricton, remorqueur, touage de billots.
Ernest	7·26	do	do	12·58	8·55	Oromoctou, N.-B.	do do do
Britannia	267·94	do	Fer	1,484·55	672·10	Bergen, Norvège	Boston, Halifax et Ile du P.-Ed., passagers et fret.
Ulala	8·60	do	Bois	13·70	3·55	Dumbarton, G.-B.	Halifax et côtes de la N.-E., yacht.
Electra	1·20	do	do	6·00	.....	Saint-Jean, N.-B.	Woodstock, N.-B., remorqueur.
Elsie	10·67	do	Acier	22·14	15·06	New-Glasgow, N.-E.	New Glasgow, N.-E., remorqueur.
Commodore	1·54	do	Bois	.....	.....	Ile du Prince-Edouard	Charlottetown, I.P.-E., remorqueur.
Annie	14·80	do	do	42·12	28·64	Dartmouth, N.-E	Halifax, N.-E., bateau à eau.
	434·47			2,290·69	1,120·30		

D. STEVENS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1892, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils sont employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Maggie	2·70	A hélice	Bois	21·43	14·58	Lunenburg, N.-E	Havre de Lunenburg, remorqueur.
T. A. Stewart	5·40	do	do	35·94	24·59	Charlottetown	Charlottetown, I.P.E., remorq. et bat. à homard.
Westport	13·50	do	do	80·06	55·65	Meteghan, N.-E	Yarmouth et Westport, passagers.
Lulu C	7·26	do	do	10·37	7·05	Richibouctou, N.-B	Havre de Richibouctou, bateau de pêche.
May Queen	3·30	do	do	35·92	17·94	Charlottetown, I.P.-E	Charlottetown, I.P.-E., remorqueur.
Wenola	2·10	do	do	25·10	17·10	Baie Verte, N.-B	Détroit de Northumberland, remorqueur.
Victor	2·10	do	do	9·62	6·41	Charlottetown, P.E.I.	Northport, N.-E., remorqueur.
Wanda	18·30	do	do	38·48	32·11	Lockeport, N.-E	Newfoundland, bateau de pêche.
	54·66			256·92	175·43		

W. LEE WARING,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1892, leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, à quoi et comment ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Genre.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
Westport			Bois	80	55	Westport, N.-E., 1892	Fret et passagers, Yarmouth à Weymouth.
Premier		A 1	Acier	373	187	Ayr, G.-B., 1891	do Halifax et l'Ile du P.-E.
Britannia			Fer	1,484	672	Be gen, Norway, 1890	do I.P.-E. à Boston.
Maggie Miller			Bois	104	64	Milledgeville, 1892	Service de passeur, à Milkish.
Rustler			do	77	48	Newcastle, 1891	do à Newcastle.
City of Ghent			Fer	198	119	Great Grimsby, G.-B., 1871	Fret et passagers, Halifax à l'Ile du P.-E.
				2,316	1,145		

CHARLES R. COKER,
Inspecteur des coques, etc., du Canada.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1892 ; leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
City of Nanaimo	58·0	A hélice, jumelles.	Bois	761·37	517·63	Vancouver	New-Westminster à Nanaïmo, fret et passagers.
Capilano	28·0	A hélice	Acier	231·14	157·18		Fret, eaux de la Colombie-Britannique.
Cruiser	5·2	do	Bois	12·74	8·67	Vancouver	Remorqueur, eaux de la Colombie-Britannique.
Gorge	0·5	do	do	2·70	1·84	Victoria	do service du port, Victoria.
Coquitlam	28·0	do	Acier	256·33	165·67		Fret, eaux de la Colombie-Britannique.
Sadie	13 5	do	Bois	49·30	29·21	Victoria	Remorqueur do
Courser	17·0	Roue à l'arrière.	do	160·79	101·30	New-Westminster	Passagers, rivière Fraser.
Minnie	1·0	A hélice	do	9·53	6·49	Port-Essington	Pêche, rivière Skeena.
Lilly	2·0	do	do	33·38	22·70	Victoria	Fret, canal Alberni.
Joan	85·0	A hélice, jumelles.	do	821·21	544·03	do	Victoria à Comox, passagers.
Mischief	2·6	A hélice	do	65·49	44·54	Yaquina, Cal., E.-U.A.	Pacifique, phoques.
Hyak	2·4	Roue à l'arrière.	do	39·04	24·60	Golden, C.-B.	Rivière Colombie, passagers.
City of Ainsworth	6·6	do	do	193·49	121·90	Rivière Kootenay, C.-B.	Lac Kootenay do
Kaslo	13·0	A hélice	do	51·17	35·31	Kaslo	do remorqueur.
	262·8			2687·58	1781·07		

J. A. THOMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur, Colombie-Britannique.

TABLEAU indiquant le nombre de bateaux à vapeur ajoutés à la marine canadienne pendant l'année expirée le 31 décembre 1892 ; leur genre, la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leur tonnage brut et enregistré, la localité où construits, et à quoi ils ont été employés.

Nom du vapeur.	Chevaux-vapeur.	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage brut.	Tonnage enregistré.	Où construit.	Où et à quoi employé.
City of Nanaimo	58·0	A hélice, jumelles.	Bois	761·37	517·63	Vancouver	New-Westminster et Nanaïmo, passagers.
Capilano	28·0	A hélice	Acier	231·14	157·18	do	Fret et passagers, eaux de la Colombie-Britannique.
Cruiser	5·2	do	Bois	12·74	8·67	do	Remorqueur, eaux de la Colombie-Britannique.
Gorge	0·5	do	do	2·70	1·84	Victoria	do port de Victoria.
Coquitlam	28·0	do	Acier	256·33	165·67	Vancouver	Fret et passagers, eaux de la Colombie-Britannique.
Sadie	13·5	do	Bois	49·30	29·21	Victoria	Fret et remorqueur.
Courser	17·0	Roue à l'arrière.	do	160·79	101·30	New-Westminster	Passagers et fret, rivière Fraser.
Minnie	1·0	A hélice	do	9·53	6·49	Port-Essington	De pêche, rivière Skeena.
Lilly	2·0	do	do	33 38	22·70	Victoria	Fret, Alberni.
Joan	85·0	A hélice, jumelles.	do	821·21	544·03	do	Victoria et Comox, fret et passagers.
Mischief	2·6	A hélice	do	65·49	44·54	Yaquina, E.-U.	Fret et passagers.
Hyak	2·4	Roue à l'arrière.	do	39·04	24·60	Golden	Rivière Colombie, passagers.
City of Ainsworth	6·6	do	do	193·49	121·90	Rivière Kootenay	Rivière Kootenay do
Kaslo	13·0	A hélice	do	51·17	35·31	Kaslo	do remorqueur.
	262·8			2687·68	1781·07		

R. COLLISTER,
Inspecteur des coques.

RELEVÉ des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, comme impropres au service en Canada, pendant l'année expirée le 31 décembre 1892, et où et à quoi employés.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.	Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.
Rupert	Lac Ontario, passagers.	Spray	Lac Huron, remorqueur
Dixie	Rivière Niagara do	Fanny	Baie Georgienne, remorqueur.
Cherokee	Baie Georgienne, remorqueur.	Rock	do do
George Maytham	Lac Huron do	Mary A. Laughlin	Baie de Toronto do
Marshall & Murray	Baie Georgienne do	Nellie May	Lac Erié, pêche.
Celtic	Grands lacs, passagers et fret.	Kincardine	Baie Georgienne, remorqueur.
Starlight	Rivière des Espagnols, remorq.	Isabella	Lac Simcoe do
City of London	Rivière Thames, passagers.	Prowett Beyer	Lac Erié, pêche.
Interocean	do Détroit remorqueur.		

JOHN DODDS,
JAMES JOHNSTON,
Inspecteurs des bateaux à vapeur.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST.

City of London	Rivière Thames, passagers.	Rupert	Lac Ontario, passagers.
Kincardine	Baie Georgienne, bateau-passeur.	Dixie	Chippawa et Buffalo, passagers.
Celtic	Grands Lacs, fret et passagers.		

THOS. HARBOTTLE,
Inspecteur des coques.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Eliza Bonar	Baie de Quinté, remorqueur.	Utica	Baie de Quinté, passagers.
Saxon	Lac Ontario, fret.	Water Lily	Lac Ouest, rem., à hélice.

EDWARD ADAMS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

DIVISION D'ONTARIO-EST.

Saxon	Lac Ontario, fret.	Utica	Baie de Quinté, passagers.

THOMAS DONNELLY,
Inspecteur des coques et gréments.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Corinthian	Rivière Ottawa et fl. St-Laurent, passagers; brûlé.	Mille-Iles. Rambler.	Passeur, Ottawa.

GEO. T. CLIFT,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

TABLEAU des bateaux à vapeur perdus, désemparés ou désarmés, etc.—*Fin.*

DIVISION DE QUÉBEC.

Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.	Nom du vapeur.	Où et à quoi employé.
Activity	A hélice, havre de Québec, rem.	Flora	A hélice, hav. de Québec, rem.
Osprey	do do do	John	A aubes, touage, Montréal et Chambly.
Arctic	do passeur, Montréal et Longueuil.	Bourgeois	A aubes, pass., Trois-Rivières et Laval.

JOS. SAMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

DIVISION DE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Arctic	Passeur, Montréal et Longueuil.	Albion	Passagers, lac Mégantic.
Corinthian	Passager, Montréal et Toronto.		

PIERRE D. BRUNELLE,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

DIVISION DES PROVINCES MARITIMES.

William	Charlottetown, I.P.-E., fret.	Rd. Doane	St-Jean, N.-B., remorqueur.
Willoughby	Summerside, I.P.-E., bat.-pêche	Enterprise	Comté de King, N.-B., passeur.
Neptune	Cap-Breton, passagers.	Acadia	St-Jean, N.-B., passagers.
Wanda S	Baie-Verte, remorqueur.		

D. STEVENS,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Standard	Remorqueur, Victoria; perdu.	Spallumcheen	Kamloops, fret; impropre au service.
Eva	do Gardiner's Inlet; perdu.	Amelia	Victoria; dégrée.
Lady Dufferin	Kamloops, fret; improp. au service.	K. de K.	New-Westminster; désarmé.
Kamloops	do do do	Mermaid	Vancouver; dégréé.
Peerless	do do do	Pilot	Victoria; désarmé
Reliance	Rivière Fraser, fret; impropre au service.	Adélaide	Rivière Fraser; désarmé.

J. A. THOMSON,
Inspecteur des bateaux à vapeur.

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Standard	Remorqueur, Victoria; perdu.	Reliance	Riv. Fraser; improp. au service.
Eva	do eaux du nord; perdu.	Amelia	Victoria; dégréé.
Lady Dufferin	Kamloops; impropre au service.	Mermaid	Vancouver; do
Peerless	do do	K. de K	New-Westminster; dégréé.
Kamloops	do do	Pilot	Victoria; désarmé.
Spallumcheen	do do		

R. COLLISTER,
Inspecteur des coques.

Liste des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur, pour les six mois finissant le 30 juin 1892.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
1246	18 janv.	J. T. Ellis	3me classe	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1247	18 do	J. H. Gray	2me classe	Vancouver, C.-B.	Victoria	5 00
1248	25 do	T. R. Ferguson	do	Pictou, N.-E.	Halifax	5 00
1249	25 do	O. J. Hickey	do	Kingston, Ont.	Kingston	5 00
1250	25 do	J. Watt	3me classe	Vancouver, C.-B.	Victoria	5 00
1251	25 do	T. A. Kennedy	do	Victoria, C.-B	do	5 00
1252	25 do	J. W. Taylor	do	Collingwood, Ont.	Toronto	5 00
1253	25 do	J. S. Beatty	4me classe	Hamilton, Ont.	do	5 00
1254	25 do	J. A. Findlay	do	Toronto, Ont.	do	5 00
1255	25 do	L. Smith	do	Picton, Ont.	Kingston	5 00
1256	25 do	J. Jordan	do	Owen-Sound, Ont.	Toronto	5 00
1257	25 do	A. Vrooman	do	do	do	5 00
1258	25 do	C. W. Clarke	do	do	do	5 00
1259	25 do	W. McDougall	do	Hamilton, Ont.	do	5 00
1260	25 do	H. Brownlie	do	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1261	4 avril	E. H. Parry	do	Sarnia, Ont.	Toronto	5 00
1262	4 do	H. W. Clark	do	Carleton, N.-B.	Saint-Jean	5 00
1263	4 do	A. S. Cordiner	do	Boston-Est	Halifax	5 00
1264	4 do	C. F. Brown	do	Kingston, Ont.	Kingston	5 00
1265	4 do	G. Judge	do	Halifax, N.-E.	Halifax	5 00
1266	4 do	E. Wood	do	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1267	4 do	J. Carroll	do	Hantsport, N.-E.	Halifax	5 00
1268	4 do	C. Hansen	do	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean	5 00
1269	4 do	L. A. Lantz	do	Halifax, N.-E.	Halifax	5 00
1270	4 do	H. L. Lockhart	do	do	do	5 00
1271	4 do	J. F. Williamson	3me classe	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean	5 00
1272	4 do	W. Lockhart	do	do	do	5 00
1273	4 do	J. T. G. Blewett	do	do	do	5 00
1274	4 do	John Evans	do	Kingston, Ont.	Kingston	05 0
1275	4 do	W. W. Roberts	do	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean	5 00
1276	4 do	R. P. Nelson	2me classe	Halifax, N.-E.	Halifax	5 00
1277	4 do	E. J. Taylor	do	Kingston, Ont	Kingston	5 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
1278	4 avril	J. Toppings	4me classe	Deseronto, Ont.	Kingston	5 00
1279	4 do	N. A. Currie	2me classe	Charlottetown, I.P.-E.	Halifax	5 00
1280	4 do	J. M. Carr	4me classe	Port-Dalhousie, Ont.	Toronto	5 00
1281	4 do	E. T. Rafferty	do	Toronto, Ont.	do	5 00
1282	4 do	M. Lepage	do	Lauzon, Qué	Québec	5 00
1283	4 do	W. Julian	3me classe	Port-Dalhousie, Ont.	Toronto	5 00
1284	4 do	G. McCallum	do	Midland, Ont.	do	5 00
1285	4 do	C. Wilbur	do	Havre Victoria	do	5 00
1286	4 do	P. J. Carr, jeune	do	Port-Dalhousie, Ont.	do	5 00
1287	11 do	R. B. Halked	Permis	Lac Shawingan, C.-B.	Victoria	2 00
1288	11 do	G. H. Shutliff	do	Gananoque, Ont	Kingston	2 00
1289	9 mai	G. S. Allen	4me classe	Yarmouth, N.-E.	Yarmouth	5 00
1290	9 do	J. H. McNeill	do	Charlottetown, I.P.-E.	Halifax	5 00
1291	9 do	T. T. Fowlis	do	Yarmouth, N.-E.	Yarmouth	5 00
1292	9 do	Frank Watson	do	Toronto, Ont.	Toronto	5 00
1293	9 do	J. Rose	do	Meaford, Ont.	Meaford	5 00
1294	9 do	A. Lang	3me classe	Portage du Rat	Selkirk	5 00
1295	19 do	D. G. McAlpine	2me classe	Chatham, N.-B.	Montréal	5 00
1296	19 do	J. Fyfe	4me classe	Victoria, C.-B.	Victoria	5 00
1297	19 do	E. Stephenson	2me classe	do	do	5 00
1298	19 do	A. T. Bloor	3me classe	do	do	5 00
1306	19 do	R. Downie	4me classe	Halifax, N.-E.	Halifax	5 00
1300	19 do	John Spence	3me classe	Metlakahtla, C.-B.	Victoria	5 00
1299	19 do	J. T. Martin	do	Victoria, C.-B	do	5 00
1301	9 do	John Harrison	2me classe	Pembroke, Ont.	Montréal	5 00
1302	13 do	G. H. Cooper	3me classe	New-Westminster, C.-B.	Victoria	5 00
1303	13 do	J. A. Anderson	4me classe	Port-Colborne, Ont.	Toronto	5 00
1304	13 do	J. McWha	3me classe	Vernon, C.-B.	Victoria	5 00
1305	13 do	W. C. Lee	do	Wallaceburg, Ont.	Windsor	5 00
1307	13 do	W. M. Moore	do	Orillia, Ont.	Toronto	5 00
1308	19 do	J. Nye	4me classe	Point Edward, Ont.	do	5 00
1309	27 do	J. Currie	do	Toronto, Ont.	do	5 00

* Royaume-Uni.

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux mécaniciens de bateaux à vapeur, etc.--*Fin.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
1310	27 mai	P. Power	2e classe	Halifax, N.-E.	Halifax	5 00
1311	27 do	H. H. McAdam	3e classe	Baie du Chêne, N.-B.	Saint-Jean	5 00
1312	27 do	G. Francombe	1re classe	Windsor, Ont	Toronto	.....
1313	2 juin	L. Whalen	Permis	Kingston, Ont	Kingston	2 00
1314	2 do	A. T. Lowe	do	Port-Carling, Ont.	Port-Carling	2 00
1315	2 do	F. H. Pearsall	do	Port-Rowan	Toronto	2 00
1316	2 do	A. M. Rowan	2e classe	Indiantown, Saint-Jean, N.-B.	Halifax	5 00
1317	10 do	D. Simms	do *	Saint-Jean, Terreneuve	do	5 00
1318	10 do	J. F. Robbin	Permis	Belleville, Ont	Belleville	2 00
1319	14 do	W. Beach	do	Toronto, Ont	Toronto	2 00
1320	14 do	D. O'Donnell	do	Belleville, Ont	Belleville	2 00
1321	23 do	J. McRae, jeune	do	Pénétanguishene	Toronto	2 00

* Royaume-Uni.

ANNEXE N° 3.

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds de long cours à l'étranger, pendant les six mois finissant le 30 juin 1892.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
2920	5 janv...	F. E. Landers.....	Capitaine	Yarmouth, N.-E.....	Yarmouth.. ..	10 00
2921	5 do .	K. B. Crosby.....	do	do	do	10 00
2922	5 do ..	G. E. Armstrong.....	Second.....	Windsor, N.-E.....	do	5 00
2923	11 do ..	John Steele	Capitaine	Victoria, C.-B.....	Victoria.....	10 00
2924	11 do ..	F. Whitman.....	do	City Island, N.-Y.,E.-U.	do	10 00
2925	10 fév ...	J. J. Landry.....	Second.....	Arichat, N.-E.....	Halifax.....	5 00
2926	11 mars ..	E. G. Rouse.....	Capitaine	Saint-Jean, N.-B	Saint-Jean....	10 00
2927	11 do ..	H. F. Siewerd.....	do ...	Victoria, C.-B....	Victoria.....	10 00
2928	11 do ..	James Priest	2e second.....	North Shields, Northumberland.	do	5 00
2929	11 do ..	N. Patten.....	Capitaine	Yarmouth, N.-E.....	Yarmouth....	10 00
2930	11 do ..	H. A. Corbin..	do	Aylesford, N.-E.....	do	10 00
2931	11 do ..	A. Casault.....	do	Québec.....	Québec.	10 00
2932	11 do ..	P. Lachance.....	do	Saint-Roch, P.Q.....	do	10 00
2933	11 do ..	L. R. Demers.....	do	Québec.....	do	10 00
2934	26 do .	W. Adam....	do	Lunenburg, N.-E.....	Halifax.....	10 00
2935	26 do ..	E. Fernandez.....	do .. .	Brooklyn, N.-E.....	do	.....
2936	26 do ..	A. S. Filden.	do	Hantsport, N.-E.....	do	10 00
2937	26 do ..	W. A. Morehouse.....	Second.....	Sandy Cove, N.-E.....	Saint-Jean....	5 00
2938	29 do ..	A. G. King.....	Capitaine	Windsor, N.-E.....	Halifax.....	10 00
2939	29 do ..	A. McPhail.....	Second.....	Pictou, N.-E.....	do	.....
2940	29 do ..	S. Barbrick	do	Maitland, N.-E.....	do	.....
2941	22 avril...	F. L. Cann.....	2e second.....	Yarmouth, N.-E	Yarmouth.. ..	5 00
2942	22 do ..	J. A. Harris.....	Second.....	do	do	... ..
2943	22 do ..	J. H. Frask.....	Capitaine	do	do	10 00
2944	2 mai	W. T. Crossley.....	do	Windsor, N.-E.....	Halifax.....	10 00
2945	2 do ..	C. A. Hunter.	Second..	Mont Denson, N.-E.....	do	5 00
2946	2 do ..	R. J. Keown.....	do	Pointe Warren, Irlande..	Saint-Jean....	5 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
2947	2 mai ..	G. M. Dexter.....	Capitaine	Cheverie, N.-E.....	Halifax.....	10 00
2948	6 do ..	R. Whittaker	2e second.	Manchester, Angl.	Yarmouth....	5 00
2949	6 do ..	W. M. Lane.....	Second	Pictou, N.-E	Halifax.....	5 00
2950	13 do ..	A. Dickman...	do	Londres, Angl.....	Saint-Jean....	5 00
2951	6 do ..	E. J. King.....	Capitaine	Saint-Jean.....	do . ..	10 00
2952	6 do ..	C. I. McBride.....	do	Harbourville....	do	10 00
2953	25 do ..	F. W. Crossley.....	Second	Kempt, N.-E...	Halifax.....	5 00
2954	25 do ..	C. L. Baxter.....	do	Windsor, N.-E.....	do	5 00
2955	27 do ..	L. Homes.....	do	Saint-Jean, N.-B.....	do	5 00
2956	27 do ..	I. Durkee.....	do	Yarmouth, N.-E	Yarmouth....	5 00
2957	10 juin ..	W. Davison.....	do	Hantsport....	Halifax.....	5 00
2958	11 mars ..	L. Henderson	do	Reawick, Ecosse	Victoria.....	.. ..
2959	24 juin ..	A. Patten.....	Capitaine.....	Hartford, N.-E.....	Yarmouth....	10 00
2960	24 do ..	G. N. Purdy.....	do	Plymouth, N.-E.....	do	10 00
2961	20 do ..	S. Pettigrew.....	do	Riv. Blanche, P.Q.....	Québec. ...	10 00
2962	24 do ..	L. Nickerson.....	do	Woods Harbour.....	Yarmouth....	10 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds de longs cours à l'étranger, pendant les six mois finissant le 30 juin 1892.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
1442	29 mars ..	Clement Royds.....	Capitaine	Vancouver, C.-B.....	Vancouver...	5 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotage, pour les six mois finissant le 30 juin 1892.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
907	11 janv.	H. Mutchenbacker	Capitaine	Chutes de Rosseau, Ont.	Ste-Catherine.	8 00
908	11 do	J. L. Baxter	do	Gore Bay, Ont	do	8 00
909	11 do	J. W. Kinnee	do	Fesserton	do	8 00
910	11 do	J. Johnson	do	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean	8 00
911	14 do	P. M. Frederick		Belleville, Ont.	Kingston	8 00
912	14 do	W. M. Tyson	Second.	Wiarton, Ont	Ste-Catherine.	4 00
913	18 do	C. Williams	do	Belleville, Ont.	Kingston	4 00
914	3 fév.	W. Langley	Capitaine	Victoria, C.-B.	Victoria	8 00
915	3 do	E. L. Stephen	do	Collingwood, Ont.	Toronto	8 00
916	3 do	W. P. Horan	do	Prescott, Ont	Kingston	
917	3 do	E. Verner	do	Saint-Jean, N.-B.	Saint-Jean	8 00
918	3 do	A. Nelson	Second.	Victoria, C.-B.	Victoria	4 00
919	3 do	Geo. Heater	do	do	do	4 00
920	10 do	J. W. Cruickshank	Capitaine	Port-Richmond, N.-E.	Halifax.	8 00
921	10 do	C. E. Dixon	do	Dorchester, N.-B.	Saint-Jean	8 00
922	10 do	C. Humble	do	Brockville, Ont.	Ottawa.	8 00
923	10 do	G. G. Matthews	do	Parrsboro', N.-E.	Saint-Jean	8 00
924	10 do	W. McLeod	Second.	do	do	4 00
925	10 do	C. Boudreault	do	Malbaie, Qué.	Québec.	4 00
926	10 do	E. Pettipas	Capitaine	Descousse, N.-E.	Sydney, C.-B.	8 00
927	10 do	A. Boudrot	do	do	do	8 00
928	10 do	W. T. Cook	do	Harbourville, N.-E.	Saint-Jean	8 00
929	10 do	H. Calhoun	do	Cap Hopewell, N.-B.	do	8 00
930	28 mars	D. Cameron	do	Dorchester, N.-B.	do	8 00
931	1er avril	H. Redfern	Second.	Lakeport, Ont	Kingston	4 00
932	1er do	G. E. Day	Capitaine	Hampstead, N.-B.	Saint-Jean	8 00
933	4 do	J. A. Henderson	Second.	Lakeport, Ont	Kingston	4 00
934	1er do	Geo. Philp	Capitaine	Toronto, Ont.	Toronto	8 00
935	1er do	A. Ley	do	Main-à-dieu, N.-E.	Sydney	8 00
936	1er do	J. Lalonde	do	Rivière Belle, Ont	Ste-Catherine.	8 00
937	8 do	A. Langlois	do	D'Escousse, C.-B.	Sydney	8 00
938	8 do	L. Daignault	Second.	Melocheville, Qué.	Kingston	4 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
939	8 avril...	W. G. Cox	Second	Collingwood, Ont.	Toronto	4 00
940	8 do ..	E. Walter	Capitaine	Parry-Sound, Ont	do	8 00
941	8 do ..	J. O. Williams	Second	Victoria, C.-B.	Victoria	4 00
942	8 do ..	R. H. Weston	do	Gagetown, N.-B.	St-Jean	4 00
943	8 do ..	J. Wood	do	Port-Dalhousie	Ste-Catherine	4 00
944	8 do ..	J. Woodward	do	Ladner's Landing, C.-B.	Victoria	4 00
945	8 do ..	J. Malcomson	Capitaine	Hamilton, Ont.	Ste-Catherine	8 00
946	11 do ..	W. Robertson	do	Port-Elgin, Ont	do	8 00
947	11 do ..	S. Milligan	do	Kingston, Ont	do	8 00
948	11 do ..	H. P. Grange	do	Coteau Landing, Qué.	do	8 00
949	11 do ..	C. Fenning	do	Kingston, Ont	Kingston	8 00
950	12 do ..	J. Silversides	do	Owen-Sound, Ont.	Ste-Catherine	8 00
951	11 do ..	L. Lefebvre	do	Melocheville, Qué.	do	8 00
952	11 do ..	A. McCullouch	do	Port-Dalhousie, Ont	do	8 00
953	11 do ..	J. Gauley	do	Sault Ste-Marie, Ont.	do	8 00
954	11 do ..	Caleb Read	do	Rockport, N.-B.	St-Jean	8 00
955	11 do ..	J. C. Peters	do	Montague, I.P.-E.	Sydney	8 00
956	11 do ..	H. T. Boyd	do	St-Jean, N.-B	St-Jean	8 00
957	12 do ..	J. Jeffrey	do	Huntsville, Ont	Ste-Catherine	....
958	12 do ..	J. Findall	do	Midland, Ont	do	.....
959	12 do ..	J. Firth	do	Toronto, Ont	do	8 00
960	12 do ..	A. F. Leeder	Second	Bracebridge, Ont.	do	4 00
961	12 do ..	W. A. Reamsbotton	Capitaine	Mattawa, Ont	Ottawa	8 00
962	12 do ..	W. A. Anderson	Second	Owen-Sound, Ont.	Toronto	.....
963	12 do ..	F. C. Antoni	do	Victoria, C.-B.	Victoria	4 00
964	12 do ..	C. F. Lewis	Capitaine	Freeport, N.-E.	St-Jean	8 00
965	12 do ..	J. W. Williams	Second	Victoria, C.-B.	Victoria	4 00
966	12 do ..	W. Nixon	Capitaine	Annapolis, N.-E.	Halifax	8 00
967	16 fév....	D. Brenmer	Second	Ainsworth, C.-B.	Ottawa	4 00
968	22 avril...	E. Dingel	Capitaine	Gagetown, N.-B.	St-Jean	8 00
969	22 do ..	A. McLean	do	Goderich, Ont	Ste-Catherine	8 00
970	22 do ..	N. K. Wade	do	Granville, N.-E.	St-Jean	8 00
971	22 do ..	J. A. Worden	Second	J. A. Worden	do	4 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Suite.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
972	26 avril	A. C. Newell	Second	Ile du Cap-Sable, N.E.	Yarmouth	4 00
973	2 mai	C. W. Croscup	Capitaine	Granville, N.-E	St-Jean	8 00
974	2 do	S. S. Veinot	do	Lunenburg, N.-E	Lunenburg	8 00
975	2 do	L. Pothier	do	Grosses Coques, N.-E.	Yarmouth	8 00
976	2 do	J. Colwell	do	Sarnia, Ont	Ste-Catherine	8 00
977	13 do	W. Couillard	do	Montebello, Ont	Ottawa	8 00
978	13 do	W. D. Owen	Second	Vancouver, C.-B	Victoria	4 00
979	13 do	T. Ranger	Capitaine	Ste-Anne, Qué	Ottawa	8 00
980	19 do	J. Mason	Second	Collingwood, Ont	Ste-Catherine	4 00
981	17 do	G. Hackett	Capitaine	Amherstburg, Ont	do	8 00
982	17 do	J. Duguay	do	Chicoutimi, Qué	Québec	8 00
983	17 do	A. Lavigne	do	Ste-Anne de Bellevue	Ottawa	8 00
984	17 do	Neil Milligan	do	Wallaceburg, Ont	Ste-Catherine	8 00
985	17 do	M. Hefferman	do	Pictou, N.-E	Kingston	8 00
986	27 do	M. Osborn	Second	Toronto, Ont	Ste-Catherine	4 00
987	27 do	A. Clark	Capitaine	Windsor, Ont	do	8 00
988	27 do	R. Conrad	do	Vogler's Cove, N.-E	Lunenburg	8 00
989	27 do	A. M. Reinhardt	do	Getson's Cové, N.-E.	do	8 00
990	27 do	C. E. Redfearn	Second	Lakeport, Ont	Kingston	4 00
991	27 do	J. W. Johnston	do	Bath, Ont	do	4 00
992	2 juin	J. Gauley	Capitaine	Collingwood, Ont	Ste-Catherine	8 00
993	2 do	C. E. Cummings	Second	Wolfe-Island, Ont	Kingston	4 00
994	2 do	E. Gouin	do	Sorel, Qué	Québec	8 00
995	10 do	D. R. Morris	do	Westfield, N.-B	St-Jean	4 00
996	14 do	J. Foster	Capitaine	Windsor, Ont	Toronto	8 00
997	14 do	A. Goguet	Second	Montréal, Qué	Québec	4 00
998	24 do	Jas. Purves	Capitaine	Gore Bay, Ont	Ste-Catherine	8 00
999	24 do	John Purves	do	do	do	8 00
1000	24 do	Jas. Grant	do	Toronto, Ont	do	8 00
1001	24 do	D. H. Worth	do	Guysboro', N.-E	Guysboro'	8 00

LISTE des certificats d'aptitude délivrés aux capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotage, pour l'année expirée le 30 décembre 1892.

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
2920	11 janv.	C. Newcomb	Capitaine	Parrsboro', N.-E	Parrsboro'	4 00
2921	26 do	H. R. Nichols	Second	do	do	2 00
2922	26 do	J. Mayers	do	New-Westminster, C.-B.	Victoria	2 00
2923	26 do	A. Ranger	Capitaine	Ottawa, Ont	Ottawa	4 00
2924	10 fév.	M. A. Morrison	do	New-Westminster, C.-B.	Victoria	4 00
2925	24 mars	W. Savage	Second	Wellington, Ont	Picton	2 00
2926	24 do	J. Sullivan	do	Picton, Ont	do	2 00
2927	24 do	H. O'Hagan	do	do	do	2 00
2928	29 do	J. L. Crowell	Capitaine	Pass.de Barrington, N.-E	Barrington	4 00
2929	29 do	J. H. Smith	do	Belleville, Ont	Kingston	4 00
2930	29 do	F. Wood	Second	Wiarton, Ont	Ste-Catherine	2 00
2931	29 do	L. Moser	Capitaine	Dartmouth, N.-E	Halifax	4 00
2932	29 do	E. Norquay	do	Port-Dover	Ste-Catherine	4 00
2933	29 do	J. S. Barnes	do	Rivière Hébert, N.-E	Saint-Jean	4 00
2934	29 do	A. Bourget	do	Bienville, Lévis, Qué	Québec	4 00
2935	29 do	George May	do	Dartmouth, N.-E	Halifax	4 00
2936	29 do	J. L. Anderson	do	Vancouver, C.-B	Vancouver	4 00
2937	29 do	W. Purvis	do	Gore Bay, Ont	Ste-Catherine	.....
2938	29 do	J. Beaubiah	do	Kingston, Ont	Kingston	4 00
2939	29 do	R. J. Lake	do	Port-Greville, N.-E	Parrsboro'	4 00
2940	29 do	J. Maloney	do	Port-Arthur, Ont	Toronto	4 00
2941	29 do	T. J. Duncan	do	West Selkirk, Man	Ottawa	4 00
2942	29 do	T. Gamer	Second	Toronto, Ont	Ste-Catherine	2 00
2943	29 do	N. Palmateer	do	Cherry Valley, Ont	Kingston	2 00
2944	29 do	A. D. Williams	do	Toronto, Ont	Toronto	2 00
2945	29 do	G. T. Dobson	do	Southampton, Ont	Ste-Catherine	2 00
2946	1er avril	R. Waters	Capitaine	Belleville, Ont	Kingston	4 00
2947	4 do	A. Manenbean	do	Kamloops, C.-B	Ottawa	4 00
2948	11 do	G. Crandell	do	Lindsay, Ont	Toronto	4 00
2949	11 do	W. H. Wilson	Second	Brant, Ont	Saint-Jean	2 00
2950	26 do	R. T. Flaherty	Capitaine	Spry Bay, N.-E	Halifax	4 00
2951	26 do	J. Richards	do	Tusket Wedge, Ont	Yarmouth	4 00

LISTE des certificats d'aptitude accordés aux capitaines et seconds, etc.—*Fin.*

N° du certificat.	Date du certificat.	Nom.	Rang.	Adresse.	Où examiné.	Droit.
	1892.					$ cts.
2952	26 mars ..	W. Williams.....	Second.....	Ile du Prince-Edouard ..	Pictou.....	4 00
2953	26 do ..	A. W. Perry	do	Liscombe, N.-E.....	Halifax.....	4 00
2954	26 do ..	P. Kenney.....	do	Charles Harbour, N.-E..	do	4 00
2955	26 do ..	J. S. Clyne.	do	Toronto, Ont	Toronto	2 00
2956	26 do ..	D. Rooney.....	do	Cobourg, Ont.	Kingston.....	2 00
2957	26 do .	A. McNamara.....	do	Parrsboro', N.E-...	Parrsboro'....	2 00
2958	6 mai ..	H. A. McCabe.....	Capitaine.....	Advocate Harbour, N.-E.	do	4 00
2959	6 do ..	J. H. Lyons.....	do	Delhaven, N.-E.....	do ...	4 00
2960	9 do ..	D. Bagnell.....	Second.....	Gabarus, N.-E	Sydney, N.-E.	2 00
2961	14 do ..	W. B. Cromer	do	Oakville..	Ottawa.....	2 00
2962	17 do ..	J. Kelly	do	Louisburg, N.-E..... ...	Halifax.....	2 00
2963	27 do ..	J. H. Boutilier.....	do	Casheath, N.-E.....	Sydney... ...	2 00
2964	27 do ..	J. Maughan..	Capitaine.....	Sault Sainte-Marie.....	Ste-Catherine.	4 00
2965	27 do ..	J. J. Roussain.....	do	North Namainse.....	do ..	4 00
2966	2 juin ..	J. W. Best.....	....	Joggins Mines, N.-E ...	Parrsboro'....	4 00
2967	14 do ..	J. D. Johnson.....	... ...	Portage-du-Rat, Ont....	Ottawa.....	4 00
2968	14 do ..	R. Chevrier, sen.....	... .	Saint-Joseph de Sorel....	Montréal.....	4 00
2969	24 do ..	S. S. Richmond.....	.....	Port-Arthur, Ont.....	Ste-Catherine.	4 00
2970	24 do ..	J. Hudgin.	Second.....	Solmesville, Ont	Kingston.....	2 00
2971	20 do ..	A. Black.....	Capitaine.....	Selkirk, Man.....	Ottawa.....	4 00
2972	24 do .	C. Levesque.....	do	Soulanges, Qué.....	Montréal.....	4 00
2973	24 do ..	H. Black.....	do	Clandeboye.....	Winnipeg	4 00
2974	24 do ..	J. Locke.....	do	Lockeport, N.-E.....	Lockeport. ...	4 00

ANNEXE N° 4.

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires britanniques, canadiens et étrangers propres à la mer et naviguant dans les eaux canadiennes, et aux navires canadiens propres à la mer, dans d'autres eaux, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Description de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1892.										$
7 janv.	Argentina	2	Pictou, N.-E.	Barquentine, en bois, voil.	583	Pictou, N.-E., à Montevideo.	180° lat. N., long. inconnue.	En partie démantelé dans une tempête.	....	Perte part. 3,200
7 do ..	Anna Currier...	24	St-Jean, N.-B.	Goél., en bois. voilier.	100	Pointe Wolf, N.-B., à Stonington, Conn.	Entre Quaco et Saint-Jean, N.-B.	Echouée pendant le charg.	....	do 800
7 do ..	Acadia.....	24	do ..	En bois, vap..	391	Dégréée pour l'hiver à Saint-Jean, N.-B.	Etang Gregory, port de Saint-Jean.	Incendié	....	Perte tot. 17,000
20 do ..	Augusta E. Herrick.	13	Boston, E.-U.	Goél., en bois, voilier.	94	Gaberous, C.-B., à Boston, E. U.	30 milles E. S.-E. de l'île Monheagan.	Grosse mer, memb. forcée et voie d'eau.	....	Perte part. 700 Carg. totale 4,200
20 do ..	Almeda.....	10	St-Jean, N.-B.	do ..	83	Carter's Creek, N.-E., à Rockland, Me.	Crique Carter, embouche de la riv. Hebert.	Echouée sur du roc au fond de la crique.	....	Perte totale. 2,500 Cargaison 30
28 mars.	Acadia.....	19	do ..	do ..	99	Dipper Harbour, N.-B., à Digby, N.-E.	Bassin Annapolis, N.-E	Dérivée à terre dans une temp. et crevée.	....	Perte part. 400
18 do ..	A. Anthony ...	8	Parrsboro', N.-E.	do ..	78	Parrsboro', N.-E.	Split Rock, baie de Fundy.	Echouée dans une temp..	....	do 1,800
9 fév ..	Argyle.....	12	St-Jean, N.-B.	Barquentine, en bois, voil.	1,175	Ilollo.....	Ile Ursula, mer de Sulu	Le capit. a été trompé par la carte marine et un navire échoué.	...	Perte tot. 30,000
9 juin .	Algerian... ...	18	Montréal, Qué.	A aubes, en fer, vapeur.	575	Toronto à Kingston ...	7 m. en am. de St-Pierre	Abordage avec le steamer *Tecumsch.*	....	Perte part. 1,500
2 juil..	Abraham.	9	Glasgow.... ..	Goél., en fer, vapeur.	163	Sydney, N.-E., à Halifax, N.-E.	Walker's Ledge, cap Canso.	Frappé les rochers dans brume épaisse.	....	Perte tot. 25,000 Cargaison. 600
22 juin .	Atalia	3	Guysboro', N.-E.	Goél. en bois, voilier.	34	Port-Mulgrave, à la pêche.	Près du port de Sydney-Nord, N.-E.	Etant à l'ancre le navire a été jeté à la côte par une grosse tempête et a échoué.	....	Perte part. 200
1er juil..	Artos	10	St-Jean, N.-B.	Brigantin, en bois, voil.	314	New-York, E.-U., à Saint-Jean, N.-B.	Ile de Huit, île du Grand Manan, N.-B.	Le navire a frappé un récif pend. une brume ép.	....	do 2,700
6 août..	Alicia	9	Bilboa.. ..	Barque, en fer. vapeur.	1,837	Saint Jean, N.-B., à Liverpool, Ang.	Baie des Vaches, C.-B.	Echoué dans la brume.	...	do (Non donnée.)

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age du navire.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — Vapeur ou voilier.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Description de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1892.										$
13 août..	Annie	12	Arichat, C.-B.	Goél. en bois, voilier.	161	Portland, Me., à New-Carlisle.	Pointe Carlisle, baie des Chaleurs.	Endom. dans un ouragan.	....	(Non donnée.)
30 juin .	Arthur.....	23	Yarmouth, N.-E.	Barque en bois, voilier.	123	Martinique aux Barbades.	Près des Barbades, Indes occidentales.	Le nav. fit une voie d'eau et fut condamné.	....	Perte totale. 3,000
17 avril.	Arthur.... ...	23	do ..	do ..	123	Yarmouth à la Martinique.	36° lat. N.., 63° long. O., océan Atlantique	Perdu le grand mât et ses acces. dans une temp.	..	Perte part. 1,200
8 juin .	Africa..... ..	13	St-Jean, N.-B.	do ..	1,131	Newport à Amoy.. ..	Lat. 40° 12′ S., long. 35° 3′ E., océan Indien	Le nav. fit une voie d'eau et fut abandonné.	....	Perte tot. 20,000 Cargaison. 44,400
28 mai..	Annie May.	6	St. Andrew's, N.-B.	Goél., en bois, voilier.	.....	....	Gulf Cove, Grand Manan.	Abordage..	....	Perte non connue.
13 oct ..	Atlanta.	15	Parrsboro', N.-E.	do .	37	Parrsboro' à Salmeh, N.-E.	Au l. d'Economy Point, baie Cobequid, N.-E.	Ce nav. fit une voie d'eau, fut cond. et vendu.	....	Perte part. 250
8 do ..	Alfred.	14	Yarmouth, N.-E.	do ..	46	Westport, à la pêche..	Pointe Dartmouth, île Bryer.	Pris par une grosse mer et jeté sur le récif.	...	Perte totale. 1,300
10 nov..	Arbutus..	3	Liverpool, N.-E.	do ..	79	Sydney, N.-E., à Annapolis, N.-E.	Battures Old Prospect, phare de Gannet.	Echouée—dû à une erreur de la boussole.	....	do 3,500 Cargaison. 300
29 oct ..	Angelia.....	1	St-Jean, N.-B.	do ..	124	Bridgewater à Sydney, C.-B.	Pointe Edwards, Sydney, C.-B.	Echouée dans une temp., les anc. ne tenant pas.	....	Perte part. 500
18 sept .	Arcadia.....	8	Pictou, N.-E..	do ..	41	Pictou, N.-E., à Margaree, N.-E.	Barre Est, havre de Margaree.	Le navire a échoué sur la barre en eau basse.	....	do 1,500
13 août..	Atlantic.....	36	Norvège.... .	Barq., en bois, voilier.	465	Belfast à Miramichi, N.-B.	Rivage Preston, baie Mira.	Echouée	....	Perte totale. 5,500
14 oct ..	Acara..	11	St-Jean, N.-B.	Goél., en bois, voilier.	92	Météghan à Boston...	Rivage Crescent, baie Massachusetts, E.-U.	Echouée dans un gros orage.	....	do 1,600
16 juil..	Avuguda.. ...	11	Pictou, N.-E..	Barq., en bois, voilier.	978	Iloilo à St-Jean, N.-B..	Lat. 24° 52′ S., long. 27° 10′ E., océan Indien.	Endom. dans un ourag...	....	Perte part. 4,500
7 janv .	Belvidore.....	10	Parrsboro', N.-E-	Goél. en bois, voilier.	109	Parrsboro', N.-E., à Saint-Jean, N..B.	Fort-Grant, cap d'Or..	Jetée sur les rochers.....	....	Perte totale. 3,000 Cargaison. 300
20 do ..	Bonnie Doon...	8	Guysboro', N.-E.	do ..	13	Port-Mulgrave à White Haven.	Supposé avoir frappé Canso Bull.	....	....	Perte totale. 240
5 avril.	Byrtle.	37	St-Jean, N.-B.	do ..	92	Saint-Jean, N.-B.....	Côté sud de l'île de Baker, Me., E.-U.A.	Ech. dans une brume ép. et prit feu par une cargaison de chaux.	....	do 3,200

do —	Blondel.....	34	St-Jean, Terr..	do ..	66	Richibouctou à Charlottetown, I.P.-E.	Bar. Richibouctou, N.B	A donné sur un récif....	....	do	
20 févr.	Bessie E. Crane.	7	Parrsboro', NE	do ..	184	Port d'Espagne à New-York, E.-U.	En mer, océan Atlant.	Echouée par une tempête	....	Perte partielle.	
6 avril.	Bessie G.....	8	do ..	do ..	68	Riv. Diligente à Rockland, Me.	Roch. de Goar, riv. Diligente, B. de Fundy.	Frappé un rocher à l'embouch. de la rivière et fait une ouverture à la cale.	.	do	25
14 juin.	Blake	1	do ..	do ..	109	Parrsboro', N.-E., à Yarmouth, N.-E.	Au large de Pointe Lepreaux, B de Fundy.	Prise dans une tempête et voiles déchirées.	...	do	200
28 do	Bessie G.....	8	do ..	do ..	68	Brockville, N.-E, à Shelton, Conn.	Brockville, rivage de Parrsboro', B de F'dy.	Traînée par un grand vent et a eu sa coque endommagée.	....	do	1,300
4 juill.	Boreas.....	16	Lunenburg, N.-E.	do ..	41	Rivière Bourgeois à Shelton, Conn.	4 milles au sud de la Pointe Est, I.P.-E.	Prise dans une tempête, perdu son mât et subi d'autras lég. avaries.	....	do	150
3 juill.	B. N. Fullerton.	12	Parrsboro', NE	do ..	97	Rockland, Me., à Parrsboro'.	Sing Ledge, B. Jérico, E.-U.	Donné sur des rochers pend. un épais brouill.	....	Perte totale.	1,800
16 mai.	Bessie E. Crane.	7	do ..	do ..	1 4	Massora à Pernambouct.	Hors du Brésil, Amér. du Sud.	Essuya des coups de vent en haute mer et perdit mâts et voiles.	....	Perte partielle.	50
7 sept..	Beau Bassin....	29	Charlotteto'n, I.P.-E.	do ..	52	A l'ancre au port, Pictou, N.-E.	Havre de Pictou, N.-E.	Voie d'eau et a sombré..	. ..	do	200
24 oct.	Britannia... ...	2	Londres, Ang.	Goélette, fer, à vapeur.	672	Boston à Halifax.	Cap de Sable, N.-E...	Voie d'eau.	....	do (Inconnue.)	
10 nov.	Burpee C.....	9	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, voiles.	56	Saint-George, N.-B., à Rockland, Me.	Mont-Désert, Me.	Echouée dans une temp. de neige.	....	Perte totale.	800
2 do	Boniform.....	4	Windsor, N.-E	do ..	148	Sydney-Nord à Windsor.	Westport, île Brier, E.-U.	Navire jeté sur l'île Brier	....	Perte part.	1,000
										Cargaison.	300
10 mars.	Cygnet..... ...	10	Parrsboro', N E	do ..	86	Annapolis, N.-E., à St-Jean, N.-B.	Bassin de Digby, N.-E.	Jetée à la côte pour la sauver d'une tempête.	....	Léger dommage.	
1er mai.	Celtic	18	Hamilton, Ont	Bois, à vap'r.	440	Toledo, Ohio, à Montréal.	Lac Erié.....	Abordage avec le vapeur *Russia* par un épais brouillard.	1	Pertetotale.	15,000
5 mars.	Charles S. Whitney.	7	Parrsboro, N E	Navire en bois, à voiles.	1,651	Shanghaï à New-York.	33° lat. N., 69° long. O., océan Atlantique.	Pris par une tempête dans l'océan Atlantique	....	Perte partielle. (Inconnue.)	
25 avril.	Cecelia.	12	do ..	Goélette, bois, à voiles.	79	Joggins, N.-E., à St-Jean, N.-B.	Au larg. P. Mispec, 5 m. de St-Jean, N.-B.	Fait une voie d'eau et a coulé.	....	Perte totale.	2,000
17 août.	Castelai	20	Norvège ..	Barque, bois, à voiles.	564	Bathurst à Bar ow, G. B.	120 milles S.-E. de la Point Flat, Cap-Br.	Prise par un ouragan.	....	Etend. du dommage inconnue.	
22 do	Chautauquan....	6	Parrsboro', N E	Goélette, bois, à voiles.	97	Saint-Jean, Terr., à Sydney, C.-B.	Hors du h. de St-Jean, Terreneuve.	Ancres prises sous un rocher et abandonnées.	....	Perte partielle	200
17 sept.	Carita...	3	Port Medway, N.-E.	do ..	120	B. des Vaches, Boston.	A large de Fourcher, Cap-Breton, N.-E.	Voiles emportées et mât principal brisé.	....	do	100
17 do	Cygnet	10	Parrsboro', N E	do ..	86	St-Jean, N.-B.....	6 milles S.-O. de Mont-Désert, océan Atl..	Prise dans un gros temps et a subi des dommages considérables.	...	do	200
24 juill.	Caspian	2	Charlotteto'n, I.P.-E.	Brigantin, bois, voiles.	297	Havana, I. O., à Apalachecola, Floride.	Marqueses Keys, Floride.	Echoué à la côte.	....	do	3,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1892.										$
5 déc...	Charming Lass	9	St-Jean, Terr.	Goélette, bois, à voiles.	67	Chenal Sydney, Terr..	Havre Ingonish, Cap-Breton, N.-E.	A touché un obstacle dans le havre.	....	Perte partielle 300 Cargaison. 142
28 sept.	Calliope .. .	24	Windsor, N.E	Barque, bois, à voiles.	1,179	Parrsboro' à Fleetwood.	52° N., 29° O., océan Atlantique.	Abandonnée en mer dans un état de perdition.	....	Perte totale 12,000
26 nov.	Annie C. Carter.	27	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, à voiles.	78	Terreneuve à Sydney, C.-B.	Entrée du havre de Sydney.	Echouée par une grosse tempête de neige.	....	Perte partielle 400
... .	Daphne...	11	do ..	do ..	120	Saint-Jean, N.-B., à Boston, Mass.	Devil's Bank, Broad Sound.	Coulée.	....	Perte totale. 2,500
26 sept.	Davida.....	11	Parrsboro', N.-E.	do ..	....	Windsor, N.E., à New-York.	Swallow Tail, extrémité est de Grand Manan.	Jetée à la côte par un brouillard.	....	do 9,000
12 août.	Duke of Newcastle.	18	Chatham, N.B.	do ..	65	Pictou à Chatham	Baie Miramichi, N.-B.	Fait une voie d'eau et abandonnée.	...	Perte partielle 200
11 nov..	Delphin	....	Arichat, N.-E.	do ..	36	Sydney à Charlottetown	Havre Caribou, N.-E..	....	...	Léger dommage.
2 janv.	Eleanor....	25	Kingston, Ont.	Bois, vapeur, à hélice.	.....	Oswego à New-York...	Près l'île au Canard, lac Ontario.	Fait une voie d'eau.....	....	Perte totale. 1,500
2 fév..	Evolution.	2½	Parrsboro', N.-E.	Goélette, bois, à voiles.	173	Canning, N.-E., à St-Jean, N.-B.	Havre St-Jean, N.-B..	Echouée en mettant en cale sèche.	....	Perte part. 1,000
30 mars.	Elva C..	8	Lunenburg, N.-E.	do ..	..	LaHave	Horse Race Shore, Cap Sable.	A touché un vieux nav. naufragé.	....	do 3,000
12 fév..	Eme Swedenborg	13	Yarmouth, N.-E.	Brigantin, bois, à voiles.	716	Autofogasta	San Antonio Bank, entrée à Batia.	Echoué.....	....	do 20,000
.....	Enterprise.....	8½	Shelburne, N E	Goélette, bois, à voiles.	18·26	Nav. ancré au havre Nord-est, N.-E.	Havre Nord-est, Shelburne, N.-E.	Brûlée à l'ancre.	....	Perte totale. 1,200
26 mai.	Ella A. Downie.	11	do ..	do ..	73	Lockeport.....	13 milles S.S.E. des Rochers aux Oiseaux.	A l'ancre pour la pêche, a perdu son ancre par un gros vent.	....	Perte partielle 250
23 do	Ellerslie.....	....	Liverpool, N.E	Navire, bois, à voiles.	20	Boulogne à Québec. ..	Terrain de délest., Québec.	Abordage avec le *Corin*..	....	do 100
22 do	Edmondsley...	8	Sunderland. ..	Goélette, bois, à vapeur.	980	Montréal.....	Fleuve St-Laurent....	Echouée, la chaîne du gouvernail ayant cassé.	....	do (Inconnue.)

.....	Emerald.....	43	Lunenburg, N.-E.	Goélette, en bois, voiles	29	Halifax, N.-E., à Blandford.	Bassin Prospect, comté d'Halifax, N.-E.	Désemparée par un coup de vent et temp. de neige	....	Perte totale.
15 juill.	Emma G.	14	St-Jean, N.-B.	do ..	82	Saint-Jean à Sackville, N.-B.	Près du cap Spencer, baie de Fundy.	Abordage avec un autre navire.	....	Perte part. 878
27 août.	E. Merriam....	10	Parrsboro', N.-E.	do ..	331	Saint-Jean, N.-B., à St-Jean, Terreneuve.	Barre de l'île Collins. N.-E.	Echouée.....	....	do 3,000 Cargaison 300
15 sept.	Eva J. Moore ..	3	do ..	do ..	99	Parrsboro', N.-E., à Harvey, N.-B.	Quai à houille de Parrsboro'.	Abordage avec le *J. W. Falt* et avariée légèrement.	....	Perte part. 12
7 do	Elihu Burrit ...	34	Digby, N.-E..	do ..	50	Sydney, N.-E., pêche, Yarmouth.	Petit Passage, comté de Digby.	Echouée sur un récif par un fort courant et le vent	....	do 300
13 août..	Europa.....	23	Norvège.... .	Barque, en bois, voiles.	622	Belfast à Miramichi....	Pointe-à-Barron, baie de Miramichi.	Echouée pendant la brume	....	Perte totale 7,000
11 nov..	Eva J. Moore...	3	Parrsboro', N.-E.	Goélette, en bois, voiles.	99	Stonington à Parrsboro'.	Au large de Margaretsville, N.-E., B. Fundy	Essuya une tempête de neige ; voile déchirée.	....	Perte part. 10
27 do	Emma Marr....	15	St-Jean, N.-B.	Barque, en bois, voiles.	799	Petite Baie Glacée à St-Jean, N:-B.	10 m. N.-O. de l'île au Phoque, au large de Yarmouth, N.-E.	Frappa un obstacle submergé et coula.	....	Perte totale 30,000 Cargaison. 1,850
4 oct...	E. W. Gale.....	12	do ..	Brigantin, en bois, voiles	298	Coleraine, Irlande, à Sydney, C.-B.	Barre Coleraine, près l'embouchure de la rivière Ban.	Echoué	....	Perte part. 7,000
20 janv.	Frederick Gering.	22	Gloucester, E.-U.	Goélette, en bois, voiles.	67	Gloucester aux Bancs de pêche.	Six milles au sud-est de l'île au Phoque.	Grosse mer, mâts d'avant brisés.	....	do 600
19 fév ..	Florence Christian.	11	Annapolis, N.-E.	do ..	90	Boston à Annapolis ...	Red Head, N.-B.. ...	Frappa sur Red Head et mise en pièces.	....	Perte totale 2,500
10 mars.	Franklin Pierce	29	Windsor, N.-E.	do ..	56	Parrsboro', N.-E., à St-Jean, N.-B.	Près l'anse Anthony, St-Jean.	Sombrée	....	Perte part. 300
14 mai ..	Flora...	25	Québec. ...	Remorq. en bois, à vapeur	25	Québec.....	Extrémité ouest, île d'Orléans.	Brûlé.....	...	Perte totale 16,000
2 juin .	Fred. B. Taylor.	9	Yarmouth, N.-E.	Navire, en bois, voiles.	1,798	Havre à New-York....	Lat. 39° 45′ N., long. 69° O., Atlantique.	Fut frappé par le vapeur *Trave* et sombra immédiatement.	2	do 85,000
24 juill .	F. R. Walker...	8	Gloucester, Mass.	Goélette, en bois, voiles.	67	Gloucester, Terreneuve, pêche.	15 milles S.-E. de la Pointe Miscou, N.-B.	Voie d'eau.....	....	Perte part. 300
22 août .	Forest	15	St-Jean..... .	Brigantin, en bois, voiles	720	St-Jean à Limerick ...	Environ 20 milles N.-E. de l'île au Sable, océan Atlantique.	Avarié dans un coup de vent.	....	do 5,000
3 sept .	Franklin Pierce.	29	Windsor, N.-E.	Goélette, en bois, voiles.	57	Parrsboro' à Windsor, N.-E.	Barre de la riv. Avon, N.-E.	Toucha sur la barre et mise en pièces.	.. .	Perte totale. 700 Cargaison. 150
5 nov..	Flora McLeod..	16	St-Jean, N.-B.	do ..	48	St.-Stephen, N.-B., à St-Jean, N.-B.	Mohawk Ledge, N.-B..	Echouée	....	Perte totale. 300
22 janv .	Greville.....	4	Parrsboro', N.-E.	do ..	57	Wolfville à Port-Williams.	Au large de l'île Longue.	Haut du gréement emporté.	....	Perte part. 25
28 mars.	Gladstone	1	do ..	do ..	150	Delaware Breakwater, New-York.	20 milles S.-E. du banc des cinq brasses, côte de New-Jersey.	Voiles déchirées.....	....	do 100
18 do	Glengariff .. .	11	do ..	do ..	67	Parrsboro', N.-E., à Digby, N.-E.	Baie de Fundy.....	Supposée être perdue en mer ; pas de détails.	...	Perte. 1,400
2 mai ..	Galena.....	9	Windsor.....	do ..	381	Hillsboro', N.-B., à New-York.	Shag Rocks, côte du Maine, E.-U.	Est allée au rivage dans la brume et fit naufrage	....	Perte totale 12,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observations.
1892.										$
16 juin .	Glengarry . . .	6	Montréal. . . .	Barque, en bois, voiles.	300·52	Kingston.	Locomotive Dock, Kingston, Ont.	Combustion spontanée . . .	1	Perte part. 20,000
. . . . .	Gondola.	7	St-Jean, N.-B.	Goélette, en bois, voiles.	185	Boston, Mass., à Alma, N.-B.	Près Portland, Maine. .	Echouée sur les rochers en essayant de se rendre au port.	. . . .	Perte totale 8,000
13 juin .	Gypsum Queen. .	1	Parrsboro', N.-E	do . .	609	New-York à Windsor, N.-E.	Long Island Sound, E.-U.	Abordage avec la goélette *Edward Wards.*	. . . .	Perte part. 100
15 juill .	Gulnare	20	Hamilton, Ont	do . .	325	Huron, Ohio, à Hamilton, Ont.	Au large d'Ashtabula, lac Erié.	Echouée	. . .	Perte totale 85,000 Cargaison 2,000
22 août. .	Gadabout.	N'w	Parrsboro', N.-E.	do . .	104	Rivière Hébert, N.-E., St-Jean, N.-B.	St-Jean, N.-B., brise-lames.	Est allée au rivage, mais renflouée ensuite.	. . .	Perte part. . 50
1er oct . .	Georgenia	11	Guysboro', N.-E.	do . .	94	New-Carlisle à Boston.	Port Poulamon	Brûlée.	. . . .	Perte totale 2,500 Cargaison 450
9 sept .	Garfield White. .	2	Parrsboro', N.-E.	do . .	99	Rivière aux Pommes, N.-E., à N.-Bedford.	Sur les battures, port Falmouth, Mass.	Echouée sur les battures, fut remorquée au large.	. . . .	Perte part. 275
2 juin .	George T. Hay. .	5	do . .	Navire, en bois, voiles.	1,647	Iloilo à Montréal.	Lat. 4° 32′ S., longit. 23° 32′ E., océan Pacif.	Frappé par un gros coup de vent.	. . .	do 2,000
10 oct . .	Gleaner	13	do . .	Goélette, en bois, voiles.	13	Cheverie, N.-E., à Windsor, N.-E.	Quai de Dimock	Avariée légèrement dans un abordage.	. . . .	do 50
16 nov. .	Gleaner	12	St-Jean, N.-B.	do . .	115	Sydney, C.-B., à Chatham, N.-B.	Près de la Pointe aux Esquimaux, N.-B.	Capitaine trompé par une vieille épave.	. . . .	Perte totale. 600
22 do	Gypsum Queen. .	1	Parrsboro,' N.-E.	do . .	609	Windsor, N.-E., à New-York, E.-U.	Récif de l'île Hog.	Echouée	. . . .	Perte part. 393 65
10 do	George Harold. .	8	Barrington, N.-E.	do . .	93	Shelburne, N.-E., à Souris, I.P.-E.	Brise-lames de Souris. .	do	. . . .	Perte totale. 3,500
7 janv.	Herald	7½	Parrsboro', N.-E.	do . .	86	Parrsboro', N.-E., à Salem, Mass.	Au large du cap Elizabeth, Me.	Mâts perdus	. . . .	Perte part. 200
19 fév .	H. B. Griffin. . . .	13	Gloucester, E.-U.	do . .	117	Liverpool, N.-E., à Gloucester, Mass.	Shag Harbour	Incendie	. . . .	Perte totale. 3,500
17 avril.	H. B. Kirkham.	6	Liverpool, N.-E.	do . .	186	Halifax à New-York . .	Batt. de Rose et Crown, 10 milles au sud du phare Sandy, Nantucket.	Echouée par un coup de vent.	. . . .	do 9,500 Cargaison. 16,000

3 mai..	Hiram Lowell..	2	Gloucester, Mass.	do ..	.....	Gloucester, Mass.....	Batture de l'île d'Ellenwood, N.-E.	A donné sur un haut-fond	..	Partielle. 1,200
14 juin..	Herat.....	17	Baccari.....	Barque, en bois, voilier.	574	Bangor à Greenock....	Devil's Limb, île aux Phoques.	Echouée à l'île aux Phoq.	....	do (Inconnue)
14 do	Henrietta.....	1	Norvège.....	do ..	584	Sandefyord, Norvège, à Parrsboro', N.-E.	Baie de Fundy.	Frappée par un coup de vent, ses voiles emport.	...	Partielle. 200.
4 août.	HenryNickerson	21	Parrsboro', N.-E.	Goélette en bois, voilier.	70	Cinq-Iles, E.-U., à Boston, Mass.	Au large de Quoddy-Ouest, N.-E.	do do ..	....	do 200
28 oct..	Hattie E. Worcester.	3	Gloucester, Mass.	do ..	112	Gloucester à Sandy Pt., Baie St-George..	Côte du Cap-Breton, N.-E.	Grosse mer ; voie d'eau..	....	do 200
28 oct..	Helen M. Crosby	27	Port-Hawkesbury, N.-E..	do ..	64	Port Hawkesbury à Pugwash.	Cap John Head, N.-E.	Vaisseau a donné sur un rocher.	...	Totale. 1,200
8 nov..	Hercules.....	22	Sarnia, Ont...	do ..	240	Sarnia à Sarnia	Ile Manitouline, lac Huron.	Echouée pendant une grosse tempête.	....	do 6,000 Cargaison. 1,500
....	Hattie Wells....	8	(Américain)...	do ..	357	Racine, Wis., à Buffalo	Du côté ouest de la Pte Pelée, lac Erié.	Coulée à fond.....	....	Totale. 20,000
20 juillet	Harvest Queen..	5	Windsor, N.-E	Bâtiment en bois, voilier.	2,020	Calcutta à Hull, Ang..	Au large du cap de Bonne-Espérance.	Vais. a essuyé un très fort ourag. au large du cap.	....	Partielle. 10,000
20 jan..	Isabella.....	10	Parrsboro', N.-E.	Brigantin, en bois, voilier.	301	Port de Paix à New-York.	Au nord de Hatteras..	A essuyé de très forts ouragans.	....	do 100
10 oct..	Island Belle	21	do ..	Goélette en bois, voilier.	54	Harvey, N.-B., à Eastport, Maine.	Au N.-E. du cap Enragé, b. de Chignecto	Echouée.....	....	do 450
8 déc..	International...	21	(Anglais).....	Remorqueur à hélice.	5,048	Windsor, Ont., mouillé à Amherstburg.	Au dock d'Amherstb'g.	On suppose que l'incendie a pris dans le foyer.	....	Totale. 7,000
2 fév..	James G. Bain..	11	Pictou, N.-E..	Barque en bois, voilier.	597	Glasgow à Montévidéo.	.....	Incendie.....	....	do 16,000
2 avril.	Janet S.....	23	St-Jean, N.-B.	Goélette en bois, voilier.	88	Musquash, N.-B., à Rockland, Me.	Anse de Connors, hav. de Musquash, N.-B..	Echouée.....	....	Partielle. 200
22 do	Jessen	11	Lunenburg, N.-E.	do ..	68	Lunenburg, N.-E.. ...	Dans le port de Canso, N.-E.	A touché un rocher et a commencé à faire eau.	....	do 500
5 juillet	Joe Kinney.....	28	Yarmouth, N.-E.	do ..	65	.....	....	Incendie..	...	Totale. 1,000
29 mai..	Juno..... ...	27	Porsgrund, Norvège.	Barque en bois, voilier.	999	Amsterdam à Sydney, N.-E.	Havre de Sydney, Cap-Breton, N.-E.	A été abordée pendant qu'elle était à l'ancre.	....	Totale. (Inconnue.)
22 juillet	J. W. Falt.	25	Halifax, N.-E.	Goélette en bois, voilier.	68	Halifax à Sydney, N.-E	Batt. de l'Et. aux goélettes, C.-B., N.-E...	Donna sur des battures pendant la brume.	....	Pertes légères.
31 août..	Janet S.	23	St-Jean, N.-E.	do .	88	Boston à St-Jean, N.-B.	Ile Monhegan, Maine, E.-U.	Donna sur des roch. alors que la mer était grosse.	....	Totale. 1,000
15 sept..	J. W. Falt.....	25	Halifax, N.-E.	do ..	68	Parrsboro', N.-E., à St-Jean, N.-B.	Quai à houille de Parrsboro', N.-E.	Légèrem. avariée pendant qu'elle était au quai.	....	Partielle. 20
14 oct..	Jubilee.....	5	Charlottetown, I.P.-E	do ..	76	Saint-Jean, N.-B., à Sydney, N.-E.	Lat. °45 42', long. °53 30'.	A essuyé un ouragan, a perdu son beaupré, etc.	....	do 600
5 fév..	J. V. Troop	13	St-Jean, N.-E.	Bâtim. en bois, voilier.	1,295	Iloilo à Montréal.....	Récif au Charbon, dé. de Balabac, mer de Chine	Jeté sur un récif	. .	do 4,000 Cargaison. 3,000
18 nov..	Jennie Parker ..	5	do ..	Goélette en bois, voilier.	211	Sherbrook, N.-E., à New-York.	Hauts-fonds de Nantucket.	Abordage.	....	Partielle. 1,400
....	James Arthur...	2	Halifax, N.-E.	do ..	109	St-Jean, Terreneuve, à Sydney, C.-B.	. . ..	Ce vais. a quitté St-Jean, Terren., 18 oct. 1892, et on n'en a plus entendu parler.	5	Totale. 4,000

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observations.
1892.										
19 nov..	John Gill.....	13	Pictou, N.-E..	Barque, en bois, voilier.	964	Dublin à Canso, N.-E..	Détroit de Canso, N.-E	Courant plus fort qu'on ne le croyait et le vaisseau échoua.	....	Perte part. 3,000
20 jan ..	Keewaydin.....	2½	Parrsboro', N.-E.	Goélette en bois, voilier.	187	St-Jean, N.-B., à New-York.	A largé de New London, Conn.	Avariée par la tempête..	....	do 15
29 fév ..	Kate Conn.....	....	Yarmouth, N.-E.	Barque, en bois, voilier.	951	Bordeau à Sandy-Hook	Atlantique Nord, 51° 50′ lat. N., 18° 45′ long. O.	Abandonnée pendant la tempête.	...	Perte totale 12,000
28 mars.	Kate..... ..	....	Halifax, N.-E.	Goélette	77	Halifax à Yarmouth..	....	Naufrage complet.....	...	do (Inconnue.)
16 juill..	Katie Stuart ..	....	Charlottetown I.P.-E.	Barque, en bois, voilier.	367	Charg. à Caplin, Qué...	Au large Caplin, Qué..	A chassé sur ses ancres et a subi des avaries considérables.	.	Perte part. (Inconnue.)
28 do	Kate.....	....	Oakville.....	Goélette en bois, voilier.	100	Belleville....	Pointe Thompson, baie de Quinté, Ont.	A chaviré pendant une bourrasque.	2	Somme des avaries inconnue.
23 do	Kohmoor.....	....	Pictou, N.-E..	do ..	77	Chatham, N.-B..	Hauts-fonds de Nantucket.	Abordage	....	Perte part. 200
20 jan..	Lizzie Horton...	....	Charlottetown I.P.-E.	Brigantin en bois, voilier.	289	Sydney-Nord, C.-B., à St-Jean, Terreneuve.	50 milles S.S.-O. cap Race.	A fait eau pendant une grosse mer.	...	Perte totale 12,000
29 fév ..	Lillian.	6	Windsor, N.-E	do ..	395	Port-Elizabeth, Afrique mérid., à New-York.	Au large du cap Hatteras.	A perdu ses voiles pendant une bourrasque.	...	Perte part. 250
2 mai..	Laura Brown ...	11	Parrsboro', N.-E.	Goélette en bois, voilier.	94	Parrsboro', N.-E .. .	Ile aux Perdrix, Parrsboro', N.-E.	Echouée	..	do 2,000
5 mars.	Lulu.	19	do ..	do ..	451	Windsor, N.-E., à Chester, N.-E.	Au large de Margaretsville, baie de Fundy.	Frappée par une bourrasque ; avariée.	...	do 300
16 jan ..	Loodiana.....	2	Windsor, N.-E	Bâtiment en bois, voilier.	1,820	New-York à Londres, Ang.	Supposée lat. 40° N. long. 19 O., Atlantiq.	A fait voile de New-York p. Londres et on n'en a plus entendu parler.	24	Perte totale 55,000
22 juill..	Laura Seyward..	21	Gloucester, Mass.	do ..	65	Port-Hood, à B. d'Aspy	Ile Wolf, Cap-Breton..	Coulée à fond.	....	do 2,000
28 do	Louisa....	1	Windsor, N.-E	Barque, en bois, voilier.	880	Rotterdam à Yarmouth.	Récif de Gannet, N.-E.	Avariée en donnant sur le récif de Gannet.	....	Perte part. 500
. .....	Lady McDonald	19	Port-Burwell..	Goélette en bois, voilier.	.....	Toronto à Fair-Haven	....	....	....	

18 juin..	Laura	9	Guysboro'	do ..	93	Canso, N.-E., à Halifax	12 milles au sud de Liscomb, N.-E.	Incendiée	....	Perte totale 3,000
14 sept..	Lillian.....	13	Arichat.	do ..	134	Saint-Jean, Terr., à la baie des Vaches, N.-E	Lame Point, près de Saint-Laurent, Terr.	Echouée	....	Perte part. 3,000
18 oct..	Lulu C.	...	Richibouctou, N.-B.	Vapeur	.....	Mouillé au quai, Richibouctou, N.-B.	.....	.....	....	do 1,000
25 do ..	Lucy Ann. ...	42	Rockland, Me.	Goélette, en bois, voilier.	44	Gréments de pêche, Rockland.	3 milles au S.-O. de l'île aux Phoques, N.-E.	Incendiée.....	....	Perte totale. (Inconnue.)
21 do ..	L. P. Churchill .	18	Shelburne, N.-E.	do ..	112	Halifax, N.-E., à Sydney, N.-E.	Près du phare de la pointe ouest, île Scattarie, C.-B., N.-E.	Echouée....	....	Perte part. 400
10 nov. .	Lizzie B.....	2	Parrsboro', N.-E.	do ..	96	Chargeant des madriers à Fraserville, N.-E.	Fraserville, comté de Parrsboro', N.-E.	Echouée pendant une tempête.	...	do 50
19 avril.	L. P.	4	St-Jean, N.-B.	do ..	107	St-Jean, N.-B., à New Bedford, Mass.	....	Assaillie par une grande tempête ; le capitaine et l'équipage ont péri.	5	Perte totale 3,000 Cargaison. 999
2 janv..	Mabel Purdy ...	9	do ..	do ..	93	Saint-Jean, N.-B.... .	Ile à l'Ours...	Temp. de neige ; vaisseau jeté sur des rochers.	....	Perte totale 1,200
7 do ..	Morning Star...	14	Halifax, N.-E.	do ..	67	Halifax à Sydney.. . .	Jetée sur le récif Noir au l. du p. du Pêcheur	Echouée...	....	Perte part. 1,300
19 fév ..	Minnie Louiser .	9	Arichat, N.-E.	do ..	223	Fernandina, Florid. aux Barbades, Ant. ang.	Sur le banc de sable au large de Fernandina.	do	....	do 8,000
29 do ..	Minnie G. Whitney.	8	Windsor, N.-E	Barque, en bois, voilier.	1,222	Hong-Kong à New-York.	60 milles N.-E. du cap Hatteras.	A perdu sa mâture, ses voiles, etc., d. un ourag.	....	do 150
18 mars.	Mary Kate	27	Charlottet'wn, I.P.-E.	Goélette, en bois, voilier.	42	Baie des Vaches à Sydney-Nord, C.-B.	Peter's Ledge, havre de Sydney, C.-B.	A donné sur un récif pend. une temp. et a naufragé.	....	Perte totale. (Inconnue.)
4 juin..	Minister of Marine.	18	St-Jean, N.-B.	Navire, en bois, voilier.	21	Saint-Jean, N.-B.....	Havre de Sydney, C.-B. N.-E.	Avarie pendant une tempête.	....	Perte partielle. (Inconnue.)
13 do ..	Marie Adela ...	4	Québec.....	Goélette, en bois, voilier.	55	Escuminac.....	Extrémité occidentale de l'île d'Orléans.	Voiles déchirées par l'ouragan.	....	Perte part. 40
24 mai. .	Mattie B.	4	Halifax, N.-E.	do ..	32	Pictou, N.-E., à Canso, N.-E.	6 milles N.-E. du cap George, North Bay.	Voie d'eau...	....	do 300
4 juillet	Maggie Willet..	14	St-Jean, N.-B.	do ..	147	Tinks Glen à Baie Glacée.	Près du Cap-Breton...	Echouée	....	do 200
25 juin..	Mary E. McDougall.	14	Halifax, N.-E.	do ..	118	Boston à Guysboro'....	Près de Canso, N.-E..	do	....	do 400
16 juillet	Mish..... . .	17	Gloucester, Mass.	do ..	69	Gloucester à Pt-Hood.	Sur un récif près du Cap-Breton.	Avariée pendant la brume.	....	do 1,400
6 août..	Marquis of Lorne	9	Annapolis, N.-E.	do ..	26·69	Lockeport aux bords de pêche de Canso.	Baie de Chedabouctou. N.-E.	Voie d'eau.....	....	do 800
26 do ..	Moselle	13	Windsor, N.-E	do ..	139	Saint-André, N -B., à Parrsboro', N -E.	Au large de Saint-André, N.-B.	Abordage.	....	do 5
15 août..	M. A. Nutter...	11	St-Jean, N.-B.	do ..	290	Youghal, Irlande, à Baie Glacée, C.-B.	Au N.-E. de la pointe Chance Cove, Terr..	A donné sur des brisants et s'est brisée.	....	Perte totale 8,000
17 sept..	Marie Delphin..	9	Sackville, N.-B	do ..	78	Parrsboro', N.-E., à St-Jean, N.-B.	Au large de St-Jean, N.-B., havre.	A essuyé une bourrasque.	....	Perte part. 50
14 oct...	Magnolia.	....	Sydney, C.-B..	En bois, vapeur	151	Saint-Pierre, mouillé au quai, Port-Mulgrave.	Port-Mulgrave, du côté est.	Abordage	....	do 200
6 sept..	Magnolia.	34	Norvège.... .	Barque, en bois, voilier.	950	Chatham, N.-B., à Bristol.	Barre du Fer à che., baie de Miramichi, N.B.	A donné sur une barre.	....	do 400

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Description de l'accident.	Pertes de vies.	Observations.
1872.										8
11 août..	Marghereta F...	23	Italie	Barque.	438	Italie à Miramichi, N.-B.	A l'est du phare d'Escuminac, N.-B.	Echouée.....	...	Inconnue.
26 sept..	Monzenilla	13	Parrsboro', N.-E.	Goélette, en bois, voilier.	99	Parrsboro', N.-E., à St-Jean, N.-B.	Au large de Quaco, N.-B.	Voie d'eau	..	Perte part. 100
25 oct...	Maggie Willet ..	14	St-Jean, N.-B.	do ..	147	Saint-Jean, Terr., à Sydney, C.-B.	Près de l'île Scattarie, N.-E.	Naufragée	...	Perte totale 5,000
.....	Maria Dolorosa..	10	Ile de la Madeleine.	do ..	44	Halifax, N.-E., à Sydney, C.-B.	Belfry Beach.	Avariée par la tempête..	....	Perte part. 1,000
6 fév. .	Magnolia.	18	Yarmouth, N.-E.	Bâtiment en bois, voilier.	998	Buenos-Ayres à St-Jean, N.-B.	34° 46′ lat. S., 54° 43′ long. O., océan Atlantique.	Ouragan	...	do 12,000
20 mars.	Magnolia.	18	do ..	do ..	998	do ..	20 milles de la pointe Caricola, Martinique.	Naufragé par la tempête.	....	Perte totale 12,000
10 nov..	Miletus.....	4	Port-Medway.	Goélette, en bois, voilier.	95	Liverpool à Georgetown.	Morrison's Flats, Gr.-Rivière, I.P.-E.	Echouée	....	Perte part. 680
12 déc..	Magellan.	10	St-Jean, N.-B.	do ..	198	Virginie à Halifax, N.-E.	Hogs' Island, Virginie.	do	....	Perte totale 7,000 Cargaison 3,144
7 janv..	Newburgh.....	3	Windsor, N.-E	Goélette... .	504	Windsor à New-York..	Ile du Capitaine....	Abordage	....	Perte part. 700
20 do .	Nellie Bruce....	9	St-Jean, N.-B.	Goélette, en bois, voilier.	117	New-London à New-York.	Entrée du port de New-London.	Incendie	....	Perte totale 4,000 Perte part. 690
— do .	N. H. Upham ..	8	Parrsboro', N.-E.	do ..	46	Windsor, N.-E.....	Batture de Kempt, Bassin de Minas.	Le vaisseau s'est échoué à marée haute.	....	Inconnue.
22 avril.	Nellie Star.. ...	26	Adison, Me. .	do ..	217	Adison, Me.....	Extrém. est de la Petite-Musquash, N.-B.	Echouée.	....	Perte totale 3,000
28 do .	Nellie Blanche..	5	Parrsboro', N.-E.	do ..	89	Maitland, N. E.....	Baie Cobequid, N.-E.	Avariée pendant la tempête.	....	Perte part. 100
13 mai..	Norwood..	18	Christiania....	Bâtiment, en bois, voilier.	1,587	Christiania..	Bassin Louise, Qué....	Ouragan	....	do 300
30 juillet	Nota Bene	15	Parrsboro', N.-E.	Goélette, en bois, voilier.	50	West Bay à Parrsboro', N.-E.	Ile aux Pardrix, Parrsboro', N.-E.	Vaisseau jeté sur les rochers.	....	Inconnue.
28 juin..	New Day.	2	do ..	do ..	189	Ste-Catherine à Pernambuoc.	Barre d'Aracaty, rivière Jaquaribe, Brésil, A.S.	Echouée..	....	Perte part. 2,000

1er sept.	Nellie Parker...	7	St-Jean, N.-B	do ..	183	Halifax à New-York..	Embouchure du port de Mabou, N.-E.	Échouée sur hauts-fonds.	....	do	1,000
31 août.	Nett Woodward.	23	Port-Rowan ..	do ..	183	Sarnia, chargement ...	Entrée du port de Southampton.	Echouée.....	....	Perte totale. (Inconnue.)	
16 oct..	N. H. Upham..	8	Parrsboro',NE	do ..	46	St-Jean à Parrsboro', N.-E.	Baie de Fundy, océan Atlantique.	Avaries pendant une tempête.	....	Perte partielle	40
16 mai .	Orleans.....	10	Québec.....	Remorqueur, en bois, à vap.	108	Québec à l'Ile d'Orléans	Au large d'Indian-Cove, port de Québec	Arbre de couche brisé.	...	do	300
28 juin .	Ocean Star	5	Halifax.....	Goélette, en bois, voilier.	125	Sydney, C.-B., à Campbellton.	Newport, P.Q., golfe Saint-Laurent.	Echouée pendant une brume épaisse.	....	Perte totale	2,500
28 do	Owasco.....	....	.....	do ..	.....	Philadelphie à Montreal.	Gunning-Rock, île Bettys, N.-E.	Brume.....	....	do (Inconnue.)	
29 fév..	Prudence.	....	Londres.....	Brigantin, en acier, à vap.	1,572	Dartmouth à Philadelphie.	Horn-Head, 5 milles au sud de Renous.	Echoué.	....		
28 mars	Patriot.....	2	Parrsboro',NE	Goélette, en bois, voilier.	107	St-Jean, N.-B., à New-York.	Au large du cap Anne.	Trouvée la quille en l'air et on n'a reçu aucune nouvelle de l'équipage.	5	Perte part.	1,500
16 mai .	Peter S. Roberts	10	Gloucester, Me	do ..	72	Gloucester à Baie de Fortune, Gloucester.	44° 18′ lat. N., 60° 50′ lg. O., océan Atlantique	Tempête.....	....	do	2,000
17 do	Procyon	3	do ..	do ..	107	Iles de la Madeleine...	Côté N.-O. de l'île Flint	Echouée.....	....	do	600
.....	Phelo J. Woodriff.	8	Harwick, E.-U	do ..	499	Providence, E.-U.....	Près de l'île Scattarie..	Voie d'eau.....	....	do (Inconnue.)	
31 mai .	Peace	3	Liverpool, N.E	Goélette, en acier, à vap.	1 696	Montréal	Récif de l'île White, fleuve Saint-Laurent.	Remplie d'eau	...	Perte partielle. (Inconnue.)	
3 juill.	Peter Stuart....	4	Liverpool, Ang	Navire, en fer, voilier.	1,440	Havre, Saint-Jean et Liverpool.	Récif de Gannet, baie de Fundy.	Jeté sur des brisants par des courants.	14	Perte totale. (Inconnue.)	
30 juin..	Phœnix.....	9	Parrsboro',NE	Goélette, en bois, voilier.	396	New-York à Windsor, N.-E.	Goulet de Minas, N.-E	Abordage.....	....	Perte part.	100
2 août.	Princess Louise.	13	Kingston, Ont.	do ..	.....	Kingston, Ont., à Belleville, Ont.	Baie de Quinté.....	do	....	do	500
28 août..	Play Fair.	15	St-Jean. . .	Go lette, en bois, voilier.	114	St-Jean à Boston.....	Barre de l'île Libby, Me, E.-U.	Echouée	....	Perte totale	1,200
9 do	Pacific.....	24	Christiana	Barque, en bois, voilier.	563	Guysboro' à Terreneuve	Récif de Peter, port de Sydney, N.-E.	Jetée sur un récif	....	Perte partielle. (Inconnue.)	
18 nov .	Plover.....	20	Chatham.....	Goélette, en bois, voilier.	30	Shippegan à Gaspé et Shippégan.	Baie de Gaspé, golfe Saint-Laurent.	Echouée	....	Perte part.	150
11 mai..	Quebec	22	Montréal.....	A aubes, vap. en acier et bois	1,794	Montréal à Québec....	Trois Rivières, Saint-Laurent.	Abordage..	....	do	100
5 août.	Quartette.....	24	Halifax	Goélette, en bois, voilier.	63	Charlottetown, I.P.E., à Halifax, N.-E.	Près Cap-Breton, N.-E.	Voie d'eau.....	....	do	1,200
2 fév..	Reward.....	2	Windsor, N.-E	do	83	Canning, N.-E., à Demerara, I.O.	Barre de Cranberry-Creek.	Echouée	....	do Cargaison.	500 500
28 mars.	Rossignol.....	20	Yarmouth, NE	Navire, en bois, voilier.	1,463	St-Jean, N.B.	42° N., 62° O.....	Voie d'eau.....	....	Perte part.	4,500
28 do	Rob Harry	10	St-Jean, N.-B.	do	100	St-Jean à New-York..	Vineyard-Sound, Mass.	Jeté sur des brisants et démoli.	....	Perte totale Cargaison.	2,000 1,304
14 mai .	Rob'rt S. Bisnard	10	Parrsboro',NE	Barque, en bois, voilier.	1,199	Calais à St-Jean N.-B..	Récif d'Hilyard, port de Saint-Jean, N.-B.	A frappé un récif en entrant dans le bassin.	....	Perte part.	2,500

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Suite.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observations.
1892.										8
25 juill.	Roland	4	Parrsboro', NE	Goélette, en bois, voilier.	93	Advocate, N.-E., à Rockland, Me.	Au large d'Advocate, N.-E., baie de Fundy.	Surprise par une bourrasque et légèrem avariée	....	(Inconnue.)
25 do	Rimouski	10	Ottawa, Ont.	Goélette, à hélice, à vapeur	85	Port-Mulgrave à Port-Hood et Port-Mulgrave.	A 500 milles à l'ouest du cap Jack, N.-E.	Echouée	....	Perte part. 250
18 juin	Reward	2	Windsor, N.E.	Goélette, en bois, voilier.	83	Port-d'Espagne	Mer des petites Antilles	A essuyé du mauv. temps et a totalement naufragé	....	Perte totale 4,000
8 oct.	Rossignol	20	Yarmouth, NE	do	1,463	Parrsboro', N.-E., à l'Angleterre.	Baie de Scotts', N.-E.	Echouée	....	do 3,500
2 fév.	Sulitelma	11	Pictou, N.-E.	Barque, en bois, voilier.	964	Carival, Chili, à Queenstown.	Océan Pacifique du sud	Avariée par une grosse mer.	....	do 2,000
15 do	Seaflower	12	Parrsboro', NE	Goélette, en bois, voilier.	48	Boston à Kingsport, N.-E.	Ile Bliss, N.-B		....	Perte part. 40
28 mars	Stadacona	7	do	Barque, en bois, voilier.	1,011	Caleta Buena à Philadelphie.	Au large d'Hatteras		....	do 200
2 avril.	Sylvan	13	Maitland, N.E	do	996	Barbades, I.O., à St-Jean, N.-B.	Récif de la Trinité, près du cap Fouchère.	Echouée	....	Perte totale 20,000
21 mars	Stormy Petrel	15	St-Jean, N.-B.	Petite barque, en bois, voil.	718	Barbades, I.O.	Saint-Domingue	Echouée à cause d'un fort courant.	...	Perte totale 20,000
.....	Severeighn	18	Sarnia, Ont.	Sloop, en bois. à vapeur.	387	Sarnia à Buffalo	Lac Supérieur	Voie d'eau	....	Perte part. 12,500
31 mai	Solvester	10	Sunderland	Goélette.	1301	Sunderland.	Fleuve Saint-Laurent.	A perdu sa cheminée	...	do (Inconnue.)
21 do	South	7	Québec.	Goélette	....	Lévis	Près de Lévis.	Abordage	....	Perte part. 150
28 do	Star	11	Parrsboro', N.-E.	Goélette, en bois, voilier.	66	Parrsboro', N.-E.	Parrsboro', N.-E.	do	....	do (Inconnue.)
17 juin	Standard	....	Victoria	Sloop, en bois, à vapeur.	31	Victoria, C.B., à la rivière Skeena.	Près du cap Mudge	Echoué	3	Perte totale 12,000
23 juill	Sunshine	26	Gloucester, E.-U.	Goélette, en bois, voilier.	63	Gloucester, Me.	15 milles N.N.-E. du cap Nord, I.P.-E.	Frappée par la foudre	....	Perte partielle. (Inconnue.)
18 do	Sirino	17	Charlottetown I.P.-E.	Brigantin, en bois, voil.	122	Georgetown à Halifax.	Ile Scattarie, Cap-Breton.	Voie d'eau	....	Perte part. 700

.....	Saginaw.....	20	Montréal, P.Q.	Steamer en bois.	357	Montréal.....	Dock, Windsor.....	Incendie.....	....	do (Inconnue.)	
11 août	Sandolphon.....	4	Shelburne, N.-E.	Goél. en bois, voilier,	105	Lockeport à Canso....	Bear Point, Cté de Richmond, C.-B., N.-E..	Echouée.....	...	Perte totale. Cargaison.	5,500 3,000
18 do	Snowdrop.....	19	Jersey, îles de la Manche	Brigantin en bois, voil.	149	Cadiz à Arichat.....	Lat. 43° 5′ N., long. 28° 21′ W.	Avarié par la grosse mer.	....	Perte partielle.	750
28 oct...	Standard.....	9	Halifax, N.-E.	Goélette en bois, voilier.	65	St. Mary's à Sheet-Harbour.	18 milles sud-ouest de Sheet Harbour.	Tempête; a perdu ses voil. et une part. de sa carg.		do Cargaison.	450 180
10 nov..	Susanna.....	10	Parrsboro', N.-E.	do	45	Economy à Boston....	Près du quai à la houille, Parrsboro'.	Echouée.....	....	Perte partielle.	200
15 fév..	Treasure.....	8	do ..	Navire en bois, voilier.	1386	Saint-Jean, N.-B., à Liverpool, G.-B.	Port de Saint-Jean, N.-B.,	Légèrement avarié.....	....	do	10
2 juin..	Tacoma.....	2	do ..	Goélette en b., voilier.	209	St. Andrew's, N.-B., à Parrsboro', N.-E.	Baie de Fundy.....	A frappé sur les Loups..	....	do	50
30 do	Tacoma.....	2	do ..	do ..	210	Windsor, N.-E., à New-York.	Goulet de Minas.....	Abordage.....	....	do	30
8 mai..	Theodore H. Rand.	14	do ..	Navire en bois, voilier.	1,198	Iloilo à Montréal....	Côte sud-est de l'Afriq.	Avarié pendant une bourrasque.	...	do	3,000
26 do	Thenandoah.....	2	Gloucester, Me.	Goél. en bois, voilier.	105	Gloucester, Me.....	Détroits de Belisle, Terreneuve.	Echouée.....	...	do	1,000
7 juill.	Tiger.....	4	Yarmouth, N.-E.	do ..	57	Sydney, C.B., à Annapolis, N.-E.	3 mill. au S. de Sorl Erin, île de Man, m. d'Irl.	do.....	....	do	500
13 août.	Thracian.....	n've	Liverpool, G.-B.	Barque, acier, voilier.	2,008	Port-Glasgow à Liverpool.	.....	Chavirée.....	17	Pert. totale.	108,000
3 juill.	Theresa.....	18	New-York, E.-U.	Goél. en bois, voilier.	.....	Chatham, N.-B.....	Embouc. du port d'Halifax, N.-E.	Voie d'eau.....	....	do	4,000
11 do	Village Bride...	25	Halifax, N.-E.	do ..	24	Port-Hawkesbury à Sydney-Nord.	Quai de délestage, Sydney-Nord, C.-B.	Echouée.....	....	Perte partielle. (Inconnue.)	
2 do	Vera.....	2	Saint-Jean, N.-B.	do ..	98	Boston à Saint-Jean..	Ile du Petit-Manan, Maine, E.-U.	do.....	....	Perte part.	2,500
1er mai.	Vanveen.....	2	Yarmouth, N.-E.	Barq. en bois, voilier.	542	Portland, Me., à Buenos-Ayres.	Océan Atlantique, lat. 31°, long. 45°.	Incendie.....	....	Perte totale.	2,500
14 oct..	Viking.....	n've	Gloucester, Mass.	Goél. en bois, voilier.	62	Gloucester, voyage de pêche.	Sand Point, Shelburne, N.-E.	Voie d'eau.....	....	Perte part.	1,200
19 do	Venice.....	13	Weymouth, N.-E.	Brigantin en bois, voilier.	149	Baie Glacée à Bathurst, N.-B.	Au large du cap Tourmente, N.-B.	Voie d'eau et perdu ses voiles.	....	do	1,600
20 do	Viola.....	1	Windsor, N.-E.	do ..	124	New-York à Charlottetown.	Batture de Nantucket, N.-E.	Chaînes brisées et a subi de légères avaries.	....	do	75
20 janv.	Wand H. Wotherspoon.	18½	Parrsboro', N.-E.	Goél. en bois, voilier.	194	St-Marc à Philadelphie.	Côté est de la baie Delaware.	A perdu son ancre et sa chaîne.	....	Inconnue.	
20 do	William.....	15	Charlotteto'n, I.P.-E.	Goél. en fer, vapeur.	130	St-Laurent, Terren've, à Sydney, C.-B.	Entrée du port de St-Pierre.	Echouée.....	....	Perte totale. Cargaison.	15,000 100
29 juill.	Wm. H. Jordan.	7	Gloucester, Me.	Goél. en bois, voilier.	86	Shelburne, N.-E., voyage de pêche.	Au large du port aux Basques, Terreneuve.	A perdu son ancre durant une tempête.	1	Perte part.	600
30 juill.	Wandrian.....	9	Parrsboro', N.-E.	do ..	310	Shulee, N.-E., à New-York.	Long Island Sound, N.-E.	A frappé en entrant au port.	....	do	629
1er oct.	Warrior.....	8	Pictou, N.-E.	do ..	52	Halifax à Victoria....	Port de Montévidéo, République Argent.	Echouée.....	....	Perte totale.	1,900
28 juin.	Walter Holly...	4	St-Jean, N.-B.	do ..	273	Riv. Black, Jamaïque à Boston, Mass.	Près de Grand Cayenan, Bermudes.	A été jetée sur des brisants et a été défoncée.	....	do Cargaison.	10,000 8,850

TABLEAU des naufrages et accidents aux navires propres à la mer, etc.—*Fin.*

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enregistré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observations.	
1892.											$
12 août..	Worcester.....	30	Boston, Mass.	Goél. en bois, à vapeur.	796	Boston à Port-Hawkesbury.	Pointe Micheau, 2 milles de la rive.	A touché un rocher à toute vapeur.	.. .	Perte part.	2,000
26 do	Wellman Hall..	neuve.	Parrsboro', N.-E.	Goél. en bois, voilier.	136	Calais, Me., à Cheverie, N.-E.	Au large de St-André, N.-B.	Abordage.....	....	do	20
19 do	Woodbine	2	Saint-Jean, N.-B.	Brigantin en bois, voilier.	364	Port Natal, Afrique du Sud, Brésil.	Parakyba, Brésil.....	Jeté sur un récif... .. .	....	do	3,000
15 déc. .	Willie B.. .. .	16	Halifax, N.-E.	Goél. en bois, voilier.	39	Margaree à Halifax...	Port de Margaree.	Echouée	....	do	200

SUPPLÉMENT du tableau des naufrages et accidents arrivés aux navires propres à la mer, anglais, canadiens et étrangers, durant l'année 1892.

Date de l'accident.	Nom du navire.	Age.	Port d'enregistrement.	Gréement. — Fer ou bois. — A vapeur ou à voiles.	Tonnage enegisteré.	Port de partance. — Port de destination.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Pertes de vies et sauvetage.	Observations.
1892.										$
2 oct.	Almeda	10	St-Jean, N.-B.	Goélette, bois, voilier.	84	Riv. Herbert à Rockland, Me.	Creek de Carter, riv. Maccan, N.-E.	A coulé au mom. qu'elle prenait son mouillage.	....	Perte totale. 2,400
5 mai..	Lawrence	16	Gaspé, Qué. ..	do ..	63	Halifax, N.-E., à Gaspé, Qué.	Havre de Canso, N.-E.	La goél. a commencé à f're eau et la chaux dont elle était ch. a pris feu.	....	do (Non donnée.)
1er sept.	Lepreaux.....	15	St-Jean, N.-B.	Barque, bois, voilier.	769	Sydney, C.-B., à St-Jean, N.-B.	Havre de Chance, St-Jean, N.-B.	Jetée à la côte durant la brume.	....	Perte partielle. 200 Cargaison. 100
2 jan..	Scranton	4	Buffalo, E.-U.	Vapeur, fer...	2,500	Buffalo, E.-U., à Chargo, E.-U.	Pointe Bar, 5 mil. sud du ph. Bois-Blanc.	Coulée à fond.....	....	Perte part. 10,000
23 oct. .	C. N. Mader....	2	Lunenburg, N.-E.	Goélette, bois, voilier.	87·66	Baie Mahone, N.-E., à la Baie Glacée, N.-E.	Baie Glacée, N.-E	Echouée durant une tempête.	....	Perte totale. 3,600
8 juil..	Gazelle.... ...	..	Charlotteto'n, I.P.E.	do ..	21	Charlottetown, I.P.-E.	.. ..	Abordage.....	...	do 500
15 nov..	Eliza Bonar. ..	18	Napanee, Ont.	Vapeur, bois..	12·21	....	Belleville, Ont.....	A pris feu....	....	Perte part. 1,800
18 jan. .	Three Bells.....	7	Shelburne, N E	Goélette, bois, voilier.	92	Lockeport, E.-U., à Yarmouth, N.-E.	Au large du hav. Shag, N.-E.	Emportée à la mer; a perdu sa mâture.	....	do (Non donnée).
17 oct...	Richard S. Kings	9	Windsor, N.E.	Vapeur, bois..	39	Riv. des Français à Tobermoray.	Havre Tobermoray....	A pris feu.....	.. .	Perte totale 6,500
.....	Hutching Bros..	1	Halifax, N.-E.	Petite barque, bois, voilier.	497	Brésil à New-York....	Au large des Bermudes	Voie d'eau.....	....	do 20,000 Cargaison. 45,000

ANNEXE N° 5.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE TORONTO POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

LE SECRÉTAIRE de la commission du havre de Toronto en compte avec les commissaires de ce port pour 1892.

DT. BILAN GENERAL. AV.

1892.		$ cts.	1892.		$ cts.
31 déc.	Propriété des quais	43,073 72	31 déc.	Profits et pertes	59,382 20
31 do	Elévateur	10,250 00			
31 do	Meubles de bureau	581 31			
31 do	Cie du ch. de fer Pac. Canadien	10 00			
31 do	Argent en caisse	5,467 17			
		59,382 20			59,382 20

Après avoir examiné les livres, comptes et pièces justificatives, et comparé le bilan ci-dessus avec les livres, nous certifions qu'ils sont exacts et qu'ils représentent le véritable état des affaires de la commission jusqu'au 31 décembre 1892.

COLIN W. POSTLETHWAITE,
Sous-maître de port.
C. B. GRASETT,
W. R. HARRIS.
Auditeurs.

MORGAN BALDWIN,
Maître de port.
ARTHUR B. LEE,
Président.
A. M. SMITH,
J. T. MATHEWS,
R. H. GRAHAM,
GEORGE McMURRICH,
Commissaires.

TORONTO, 3 janvier 1893.

ETAT des recettes et des dépenses de la commission du havre de Toronto, pour l'année 1892.

1892.	RECETTES.	$ cts.	1892.	DÉPENSES.	$ cts.
Janvier.	Argent en caisse	23 80	Janvier.	Découvert à la banque	40,649 03
do	Droits de port	9,922 75	do	Réparations générales	3,443 23
do	Cie du ch. de fer Pac. Can	5,000 00	do	Frais	400 00
do	Amendes	120 00	do	Phares, bouées et balises	152 23
do	Subvention de l'Etat	10,000 00	do	Assurances	128 00
do	Medler et Arnott, chèque acc.	275 00	do	Impressions et papeterie	111 63
do	Obligations	35,534 20	do	Dépenses de bureau et loyers	752 75
			do	Dragage	5,652 51
			do	Appointaments	2,600 00
			do	Intérêt sur découvert	277 81
			do	Réparations à l'élévateur	216 39
			do	Rapports de l'ingénieur	90 00
			do	Amendes remises	60 00
			do	Intérêt sur obligat. p. 6 mois	875 00
			do	Argent en banque	5,463 15
			do	" en caisse	4 02
		60,875 75			60,875 75

Examiné et trouvé exact,

C. B. GRASETT,
W. R. HARRIS,
Auditeurs.

TORONTO, 3 janvier 1893.

ÉTAT DE COMPTE DÉTAILLÉ.

1892.		$ cts.	$ cts.
	COMPTE D'AMEUBLEMENT.		
31 déc.	Montant d'après le grand-livre, page 197	.....	581 31
	COMPTE DE LA PROPRIÉTÉ.		
31 déc.	Montant d'après le grand-livre, page 408	.....	43,073 72
	ÉLÉVATEUR.		
31 déc.	Montant d'après le grand-livre, page 408	.....	10,250 00
	COMPTE DE L'INTÉRÊT.		
30 mars.	Intérêt sur découvert jusqu'à cette date	362 90	
31 déc.	Intérêt sur dépôt jusqu'à cette date	85 09	
			277 81
	ASSURANCE.		
21 janv.	Primes sur les phares, etc	8 00	
31 juill.	Prime sur l'élévateur	120 00	
			128 00
	CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.		
31 déc.	Loyer du terrain pour élévateur, 12 mois	3,000 00	
31 do	Loyer de terrain riverain, 12 mois	2,000 00	
31 do	Solde dû à compte de l'intérêt	10 00	
			5,010 00
	DRAGAGE.		
31 déc.	R. McDonald, à l'entreprise	5,207 40	
31 do	Medler et Arnott, réparation des caissons	147 00	
31 do	K. Tully, honoraires d'ingénieur	267 71	
31 do	P. D. Ross, commis marqueur	134 00	
30 avril.	Annonces demandant des soumissions	14 40	
4 juill.	Honoraires du procureur pour rédaction de contrat	12 00	
		5,781 51	
9 nov.	Somme versée par la ville pour le dragage des égouts	130 00	
			5,652 51
	FRAIS DE GESTION.		
31 déc	Honoraires des commissaires et des auditeurs, etc	.....	400 00
	IMPRESSION ET PAPETERIE.		
25 janv.	Impression de 250 rapports annuels	15 00	
30 avril.	Copp, Clark et Cie, manifeste	20 00	
19 mai.	Rolph, Smith et Cie, plans du chenal de l'ouest	10 00	
14 juin.	Compte du *Mail* pour affiches	4 75	
7 juill.	Grand et Toy, grand papier	4 75	
23 août.	Compte du *Mail* pour affiches	5 00	
31 oct.	Copp, Clark et Cie, reçus et livres de chèque	22 00	
31 déc.	Timbres, encre, plumes, etc., menus déboursés	30 13	
			111 63
	PHARES, BOUÉES ET BALISES.		
31 déc.	Placer et relever les bouées	75 00	
30 avril.	Peinturage et nettoyage des bouées	28 54	
7 juill.	*Jackman salvage on Canadian buoys*	10 00	
31 déc.	Compte du gaz pour les phares	75 38	
31 mai.	Chaloupe neuve, frais de bateau et fret	80 00	
31 déc.	Sondage du chenal et affichage d'avis	9 70	
			278 63
10 mars.	Par argent de l'aqueduc conformément à une convention	100 00	
6 juin.	Remise sur le prix de transport d'une chaloupe	8 00	
30 nov.	Vente de vieux matériel	18 40	
			126 40
			152 23

ÉTAT de compte détaillé—*Suite.*

1892.		$ cts.	$ cts.
31 déc.	DÉPENSES DE BUREAU.		
	Loyer pour 12 mois	650 00	
31 do	do de 2 téléphones	90 00	
31 do	Menues dépenses, almanach des adresses, etc	12 75	
			752 75
	COMPTE DES OBLIGATIONS.		
2 mars.	Vente de 35 obligations	35,000 00	
2 do	Prime sur ces "	534 20	
			35,534 20
4 juill.	Intérêt sur coupons pour 6 mois	....	875 00
			34,659 20
	APPOINTEMENTS.		
31 déc.	Morgan Baldwin, maître du havre	1,200 00	
31 do	C. W. Postlethwaite, sous-maître du havre	800 00	
31 do	Capit. Taylor, gardien de phares et sous-maître du havre	600 00	
			2,600 00

DT. PROFITS ET PERTES. AV.

1892.	$ cts.	1892.	$ cts.
Réparations générales	3,443 23	Solde d'après grand-livre, page 411	13,289 80
Frais	400 00	Droits de port	9,922 75
Phares, bouées et balises	152 23	Chemin de fer canadien du Pacifique	5,000 00
Assurance	128 00	Amendes	120 00
Impression et papeterie	111 63	Subvention de l'Etat	10,000 00
Dépenses de bureau et loyer	752 75	Medler et Arnott, chèque remis	275 00
Dragage	5,652 51	Obligations vendues	35,534 20
Appointements	2,600 00		
Intérêt sur découvert	277 81		
Intérêt sur obligations	875 00		
Réparation à l'élévateur	216 39		
Rapports de l'ingénieur	90 00		
Remise d'amende	60 00		
Solde au crédit des profits et pertes	59,982 20		
	74,141 75		74,141 75

Examiné et trouvé exact.

C. B. GRASETT,
W. R. HARRIS,
Auditeurs.

TORONTO, 3 janvier 1893.

ÉTAT COMPARATIF.

Articles arrivés par steamer et navire pour l'année 1891 et 1892.

Description des articles.	1891.	1892.	Description des articles.	1891.	1892.
Articles de commerce en général.....ton'x	11,779¼	10,818½	Fruits. .....paniers	167,760	105,134
Houille..... .....ton'x	162,734	161,559	do ....sacs	183	2
Pierre.... ... ...toise	3,836	4,078½	Briques.....	109,000	1,103,000
Pierre à construire ton'x	5,375	1,015	Bois à construire....M.P.	20,400	162,000
Sable à fonderie do	543	197	Grain .....boisseaux	98,790	66,970
Fruits.....barils	9,980	3,763	Chevaux, bestiaux, etc. ..	283	384
do .....boîtes	9,425	7,653	Glace.....ton'x	....	540

COLIN W. POSTLETHWAITE,

TORONTO, 3 janvier 1893. *Sous-maître du havre.*

QUARANTE-DEUXIÈME RAPPORT ANNUEL.

Aux commissaires du havre de Toronto :

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'année 1892.

La glace d'un bout à l'autre de la baie a pris le 5 janvier, et la débâcle s'est faite le 31 mars.

Le premier vaisseau à arriver fut le *White Oak*, capitaine Peer, avec un chargement de pierre, le 29 mars ; le capitaine a reçu le chapeau d'usage. Le dernier arrivage, le 7 décembre, a été celui du *Flora*, sur lest, commandé par le capitaine Alf. Thomas. La première glace sur la baie cet hiver s'est formée le matin du 20 décembre ; elle n'a pas duré. Le pont de glace s'est formé d'un bout à l'autre de la baie dans la nuit du jeudi, le 22 décembre, et il y est resté.

Le nombre des arrivages à ce port a été de 2,918.

	1891.	1892.	Augment.	Diminut.
Vapeurs chargés.....	1,038	1,289	251	
do lèges.....	8	2	....	6
Propulseurs chargés.	137	121	....	16
do lèges	114	94	....	20
Goélettes chargées.....	1,068	1,347	279	
do lèges	41	65	24	

Ont hiverné dans ce port 83 vaisseaux ; 24 goélettes ; 19 vapeurs et propulseurs ; 13 yachts à vapeur ; 20 yachts à voile ; 7 remorqueurs ; ainsi que 5 dragueurs et 23 chalans. Le tout représentait environ 13,310 tonneaux.

Les recettes de toute provenance, y compris $35,533.20, produit de la vente d'obligations à primes, se sont élevées à $60,875.75. Les paiements en espèces, durant l'année, y compris le remboursement, à la banque de Toronto, d'un découvert de $40,649.03 et de l'intérêt sur cette somme, se sont élevés à $55,408.58, laissant une solde en argent de $5,467.17.

La quantité de houille reçue par navires a été de 161,559 tonneaux. C'est une diminution de 1,175 tonneaux qui peut s'expliquer, en partie, par la grève de l'autre côté et par la hausse des prix, et en partie par le fait que les marchands ne sont pas disposés à garder des *stocks* considérables, avec la perspective d'une baisse subite des prix dans un avenir rapproché.

La quantité de houille apportée par chemins de fer, d'après les relevés de la douane, a été de 195,988½ tonnes de charbon bitumineux, de 171,997 tonnes d'anthracite. Quantité totale arrivée par navires et chemins de fer : 529,544½ tonnes. Il n'arrive plus maintenant de charbon mou dans ce port par les navires.

Durant les tempêtes de l'hiver dernier le caisson de l'extrémité occidentale du brise-lames dans le chenal de l'ouest s'est affaissé et a été reconstruit ce printemps. Je crois qu'il sera nécessaire de construire une arête (soit en charpente, soit en palplanche, soit en clayonnage) dans une direction sud à partir de l'extrémité est du brise-lames pour empêcher l'affouillement qui se produit dans un grand vent du sud-

ouest, et entrave l'amoncellement du sable au sud du brise-lames. Le sable devrait être maintenant de niveau avec l'eau, vu que l'eau est basse, et tout le sable dragué lors de l'érection de cette construction a été déposé au sud du brise-lames.

En 1890, sir Hector Langevin promit aux commissaires la somme de $20,000 pour leur aider à construire le brise-lames au sud du chenal de l'ouest. Les commissaires ont reçu la moitié de cette somme, soit $10,000, le 2 mars 1892, et le reste a été mis dans les estimations budgétaires supplémentaires et approuvé par la Chambre avant l'ajournement. Je crois comprendre que, maintenant que l'honorable M. Foster est revenu d'Angleterre, les fonds seront versés, car il sait qu'ils ont été accordés pour cet objet. L'eau a été, de nouveau, basse cette année, ce qui a causé des embarras aux vaisseaux d'un fort tonnage arrivant par le chenal de l'ouest.

L'eau était à 7 pouces au-dessous de zéro le premier janvier, et elle a continué ainsi pour arriver à 13½ pouces plus bas le 11 mars ; elle commença alors à monter et elle était à 14½ pouces au-dessus de zéro le 24 juillet ; elle garda alors à peu près ce niveau jusque vers la mi-septembre, date où elle recommença à baisser, et le 24 novembre elle était retombée au-dessous de zéro.

L'eau a atteint le 24 juillet son niveau le plus haut, soit 14½ pouces au-dessus de zéro.

Elle est baissée le 11 mars à son niveau le plus bas, soit 13½ pouces au-dessous de zéro.

Les feux d'alignement sur le quai de la Reine et le phare de la pointe de l'île ont été allumés le 31 mars, soit dix-huit jours plus tard que l'année dernière, et ils ont été éteints le 12 décembre, soit quatre jours plus tôt que l'an passé.

Les bouées dans le chenal de l'ouest et dans le chenal du Don ont été posées le 20 avril, et celles de la pointe le 25 avril ; toutes ont été enlevées le 20 décembre.

M. E. B. Temple, l'ingénieur qui dirige les travaux que le gouvernement fait exécuter à l'ouverture (*Gap*), dit :—

"Jusqu'à cette date 6,550 pieds linéaires du brise-lames sur le devant du lac ont été protégés au moyen de grosses pierres, et 7,980 pieds linéaires, du côté de la baie, avec de la menue pierre. Les entrepreneurs des travaux du chenal de l'est ont jusqu'à présent mis en place 40 caissons et érigé et rempli de pierre 2,655 pieds linéaires de superstructure."

On s'est servi du cornet d'alarme en temps de brume durant 48 jours. En avril, 4 jours ; en mai, 15 jours ; en juin, 13 jours ; en juillet, 6 jours ; en août, 9 jours ; en septembre, 4 jours ; en octobre, 2 jours ; en novembre, 6 jours, et en décembre, 1 jour.

C'est avec beaucoup de plaisir que je témoigne du zèle et de l'habileté avec lesquels mes adjoints, M. C. W. Postlethwaite et le capitaine Taylor se sont acquittés de leurs devoirs respectifs.

Le tout respectueusement soumis,

MORGAN BALDWIN, *maître de port.*

TRAVAUX DU HAVRE DE TORONTO, TORONTO, 9 janvier 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport qu'on a reçu des soumissions, en avril dernier, après la publication des annonces voulues, pour l'exécution du dragage requis dans le chenal de l'ouest et aux différentes cales, durant l'année 1892 ; la plus basse était celle de MM. Manning et Macdonald, savoir : 13 centins de la verge cube et $6 de l'heure ; cette soumission a été acceptée et la quantité suivante de dragage a été faite :

Au chenal de l'ouest, à la journée, $2,493.

Cale de la rue Princess	1,870	verges cubes.
" " Sherbourne	4,290	"
Quai d'Adamson	2,130	"
" de Farquhar	990	"
" de Brown et Love	880	"
" de la Cie houillère d'Ontario	400	"
" de Snarr	200	"
" de Stock et Cie	1,540	"
Chenal du Don	8,580	"
Total	20,880	

L'eau a été basse durant l'année dernière, et le niveau est maintenant à 2½ pouces au-dessous de zéro.

Le caisson occidental du brise-lames, au sud du quai de la Reine, lequel a été avarié par les tempêtes de l'hiver dernier, a été réparé; il est maintenant en bon état. La façade du quai de la Reine, sauf 200 pieds à l'extrémité occidentale, a été démolie jusqu'à la ligne de l'étiage et réparée au commencement de l'année dernière; les réparations étaient terminées avant l'ouverture de la navigation. Les fondations de la maison du gardien du phare ont aussi été réparées. Les phares, le hangar à bateaux, etc., ont été peinturés.

D'après les sondages faits par le capitaine Taylor, il n'y a que deux ou trois pieds d'eau sur le banc au sud du brise-lames, ce qui fait voir que les dépôts ont augmenté de 2 pieds sur la surface de la barre; le sable s'est accumulé avec fermeté contre la charpente du brise-lames, sauf à deux ou trois endroits où les planches ont été emportées par de récentes tempêtes, dégâts que les entrepreneurs ont convenu de réparer à leurs propres frais.

Afin de faciliter l'accumulation du sable au sud du brise-lames, je recommanderais de construire une rangée de pallanches, haute de deux pieds au-dessus de zéro, à partir du dernier caisson dans une direction sud jusqu'à la pointe de l'île, sur une longueur d'environ 500 pieds, pour empêcher l'eau d'arriver en arrière du brise-lames durant les tempêtes de l'ouest.

Conformément à vos instructions du 30 juillet dernier, je fis rapport, relativement à la proposition du conseil de ville de faire une ouverture de 200 pieds de large dans le brise-lames à l'extrémité orientale du port, que ce serait un mal permanent pour le port, vu que le courant de l'est amènerait avec lui la vase qu'on a déposée dans le marais depuis des années, la vase dans la baie d'Ashbridge étant d'au moins vingt pieds plus haute que le fond du port. La proposition a été soumise au ministre des travaux publics et l'ingénieur en chef ayant fait un rapport défavorable, la proposition n'a pas été acceptée.

Le 16 novembre, je fis rapport au sujet du prolongement de 250 autres pieds au sud de la nouvelle ligne du Moulin-à-Vent, et je recommandai que la commission réservât son consentement jusqu'à ce que le conseil de ville donnât une garantie écrite de construire une nouvelle entrée au chenal du Don, dont l'embouchure présente serait presque fermée par ce prolongement. Je crois comprendre que la garantie a été donnée et que la commission a approuvé le prolongement dans une direction méridionale. Le 13 décembre je fis aussi rapport au sujet du nouveau chenal projeté à l'extrémité orientale du port, immédiatement au sud de la propriété du bassin de radoub, pour amener le Don dans la baie d'Ashbridge.

Je recommandai la construction du chenal projeté vu qu'il serait beaucoup plus au nord que l'ouverture que le conseil, au mois de juillet dernier, proposait de faire, et que les côtés seraient protégés par des palplanches. Naturellement, il faudra soumettre toute la question au ministère des travaux publics du Canada pour obtenir sa décision, vu qu'il faudrait démolir la partie septentrionale du brise-lames pour construire le nouveau chenal.

La commission me pardonnera si je mentionne le fait qu'au mois de mars prochain j'aurai terminé 40 années de service comme ingénieur à l'emploi de la commission, et je dois exprimer mes sincères remerciements pour la courtoisie et la considération avec lesquelles j'ai toujours été traité par les diverses commissions.

Je demeure votre obéissant serviteur,

KIVAS TULLY,
Ingénieur.

A M. A. B. Lee,
Président de la commission du havre de Toronto.

ANNEXE N° 6.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE BELLEVILLE POUR L'ANNÉE DE CALENDRIER EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

BELLEVILLE, 17 janvier 1892.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les commissaires du havre de Belleville ont l'honneur de vous présenter un état des recettes et des dépenses en rapport avec le port de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

Les recettes provenant des droits de port ont été de beaucoup plus considérables que l'année précédente, ainsi qu'on le verra par le rapport annuel ci-joint du maître de port.

Les travaux exécutés pour la protection des rives de l'île Mill sont maintenant terminés. Ils ont été exécutés très solidement et d'une façon parfaite, et ont été l'objet de l'approbation de nos citoyens en général. Un rapport détaillé du surintendant, M. W. W. Lee est ci-joint; ainsi qu'une description des autres travaux exécutés dans le havre sous la même surveillance.

Pour expliquer l'augmentation des dépenses au titre des "estacades," il est bon de dire qu'elles comprennent un compte pour les réparations et la mise en place des estacades s'étendant à l'année dernière et à plusieurs années antérieures.

La somme de $2,000 a été expédiée au ministère des travaux publics à Ottawa pour parfaire un crédit accordé par le gouvernement pour le dragage de ce port, tel que convenu.

Le dragage fait dans le cours de l'été a été d'un grand avantage, dans le sens qu'il a enlevé des obstacles à l'embouchure de la rivière et amélioré les chenaux du havre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéssant serviteur
GEORGE WALLBRIDGE,
Président de la commission du havre de Belleville, Ont.

CANADA,
PROVINCE D'ONTARIO,
Comté de Hastings.
Savoir:

Je, George Wallbridge, marchand de la ville de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solennellement:

1. Que je suis président de la commission du havre de Belleville.

2. Que ci-annexé est un état des recettes et dépenses de la commission du havre de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1891.

3. Que cet état tel qu'il est dressé est exact et fidèle.

4. Que, au meilleur de ma connaissence et croyance, rien de ce qui doit y figurer n'en est omis sciemment, ou y est inexactement inséré.

Et je fais cette déclaration solennelle en conscience, la croyant vraie, et en vertu de l' "Acte concernant les serments extrajudiciaires."

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, ce 24e jour de janvier de l'année de Notre-Seigneur 1893.

GEO. WALLBRIDGE.

W. N. PONTON,
Notaire public, Ontario.

ÉTAT des recettes de la commission du havre de Belleville, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

DT. AV.

Recettes.	$ cts.	$ cts.	*Dépenses.*	$ cts.	$ cts.
Droits de havre perçus durant l'année d'après l'état du maître du havre	3,688 78		Jetées et bouées—Enlèvement de jetées du chenal de la rivière et leur remise en place et aussi coût de nouvelles bouées et leur enlèvement	141 80	
Matériaux—Produit de la vente du vieux fer et de la brique à l'île du Moulin	25 00		Estacades—Frais de réparations, aussi enlèvement, etc., des estacades	814 08	
Intérêt reçu sur solde à la banque	49 32		Améliorations à l'île du Moulin, B.—Somme dépensée durant l'année pour matériaux, main-d'œuvre, etc., d'après le rapport du surintendant	2,949 25	
Gilmour et Cie—Montant de compte pour droits, 1891	386 60		Améliorations du port—Caisson à l'embouchure de la rivière, d'après le rapport du surintendant	632 56	
		4,149 70	Couper la glace à l'embouchure de la rivière pour empêcher les inondations au printemps	241 63	
			Dragage—Somme transmise au ministère des travaux publics à Ottawa, pour la part du havre du crédit accordé au dragage	2,000 00	
			Appointements—		
			Maître du havre, 12 mois $ 566 68		
			Commis 88 00	654 68	
			Dépenses de bureau—Combustible, $2.75 ; papeterie et frais de port, $6.90 ; loyers, $13.50 ; chaloupe pour l'usage du port, $35 ; divers, $5.75	63 90	
					7,497 90
Solde en main au 1er janvier 1892		3,563 90	Solde en main, à la banque		215 70
		7,713 60			7,713 60

E. et O. E.

BELLEVILLE, ONT., 3 janvier 1893.

A M. GEO. WALLBRIDGE,
Président de la commission du havre,
Belleville, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que les améliorations faites à l'île uu Moulin sont maintenant terminées.

Bien qu'on ait exécuté beaucoup plus de travaux qu'on ne calculait d'en faire au début, cependant la chose s'est faite à un prix très bas (grâce en grande partie au fait qu'on a retiré d'excellents matériaux du dragage du port, et à l'état favorable du niveau de l'eau).

Nous avons maintenant une levée complète tout autour de l'île, soit 2,813 pieds linéaires, et le tout est protégé par un enrochement de grosses pierres, sauf environ 250 pieds linéaires seulement, du côté oriental de l'île, espace qui a été rempli par une charpente en caissons afin de donner de bons moyens de quaiage aux vaisseaux dans le port intérieur.

Pour la protection de la rive orientale de la rivière Moira et afin d'empêcher l'amoncellement des glaces, on a construit une charpente en caissons à partir du poste des pompiers n° 2, dans une direction nord, de manière à faire une ligne ininterrompue de caissons, ainsi que l'a recommandé l'ingénieur en chef du ministère des travaux publics; cette construction sera sans doute d'un grand avantage pour les propriétés environnantes, et elle resserrera le courant, ce qui empêchera, dans une grande mesure, le *frazil* de s'arrêter à l'embouchure de la rivière Moira.

D'après vos instructions, un chenal a été coupé dans la glace, le printemps dernier, en 1892, à l'embouchure de la rivière, et on a constaté que ce travail avait été suivi d'excellents résultats, ayant été, croyons-nous, un facteur important à empêcher une inondation lors de la débâcle.

Vous vous rappellerez sans doute que mes estimations au commencement des travaux de l'île du Moulin étaient de $2 le pied linéaire; vous verrez donc que tous les travaux ont été terminés pour moins de $2 le pied, bien que la construction ait été faite plus solidement qu'on ne se le proposait au début, et qu'on n'ait pas mis en ligne de compte l'érection de nouveaux caissons pour des fins de quaiage.

Le tout respectueusement soumis.

Votre obéissant serviteur,

W. W. LEE,
Surintendant.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le soussigné, maître de havre de la cité de Belleville, a l'honneur de présenter le rapport suivant pour l'année expirée le 31 décembre 1892 :—

DROITS D'IMPORTATION.

17,353 tonnes de houille	$1,735 30	
375 verges cubes de pierre	7 50	
759,300 pieds de bois	37 97	
524 tonnes de terre à potier	13 44	
1,307½ tonnes de marchandises	130 75	
Divers	30 09	
		$1,955 05

Report		$1,955 05

DROITS D'EXPORTATION.

39,189 bois. de pois	$ 48 76	
34,509 " de blé	43 12	
2,893 " de sarrasin	3 63	
91,176 " d'orge	113 99	
32,449 " avoine	40 55	
8,583 " seigle	10 73	
92,374 pieds cubes de pois	9 44	
975 tonnes de marchandises	98 50	
Passage des billots par les estacades	1,440 79	
Divers	6 32	
		1,815 80
		$3,770 88
Moins réduction sur 1,142 tonnes de houille transbordées.		57 10
Total		$73,713 78

On verra que les droits sont beaucoup plus considérables que l'année dernière ; ceci s'explique par le fait qu'il a été importé, cette année, 17,353 tonnes de houille, contre 14,062 tonnes l'an dernier.

Il y a eu aussi une augmentation considérable dans le nombre des billots, etc., qui ont passé par les estacades ; le revenu de cette provenance a été de $1,440.79, contre $951.74 l'année dernière.

L'état du port a été considérablement amélioré par le dragage exécuté durant l'été. Une partie des obstacles dans les chenaux a été enlevée, et les vaisseaux d'un plus fort tonnage ont éprouvé moins de difficulté à se servir du port. Il reste encore beaucoup à faire, cependant, pour rendre le port tout à fait satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. COLLINS,

Maître du havre.

CANADA,
PROVINCE D'ONTARIO,
Comté de Hastings,
Savoir :

A propos du rapport du maître de havre de la cité de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

Je, Daniel Collins, maître de port, de la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, déclare solenellement :—

1. Que je suis maître de port dans la ville de Belville.

2. Que mon rapport ci-annexé contient un état fidèle, exact et complet des recettes du havre de la cité de Belleville pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

3. Que ce rapport est à tous autres égards fidèle et exact au meilleur de ma connaissance et croyance.

Et je fais cette déclaration solennelle en conscience, la croyant vraie, et en vertu de l' "Acte concernant les serments extrajudiciaires."

Déclaré devant moi en la cité de Belleville, dans le comté de Hastings, le 24e jour de janvier de l'année de Notre-Seigneur 1893.

D. COLLINS.
Maître de port.

W. N. PONTON,
Notaire public, Ontario.

ANNEXE N° 7.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 14 mars 1892.

MONSIERUR,—Par ordre des commissaires du havre de Montréal, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour l'information de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, un état des recettes et des dépenses générales de la commission, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

Les recettes provenant des droits de quaiage et loyers accusent une augmentation de $29,744.84, soit plus de 11 pour 100 sur celles de 1891 et dont les deux tiers provenaient des exportations.

Les rapports ordinaires, pour l'année dernière, du maître du havre de Montréal, vous ont déjà été transmis, et celui de l'ingénieur en chef des améliorations et de l'entretien du havre vous sera bientôt expédié.

Par le rapport du maître du havre, vous verrez qu'il s'est produit une augmentation dans le tonnage des navires transatlantiques de 98,050 tonneaux, le total ayant depassé un million de tonneaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Vottre obéissant serviteur,
ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

A M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

ÉTAT des recettes et dépenses générales pendant l'année terminée le 31 décembre 1892.

—		Revenu.	Capital.
		$ cts.	$ cts.
Solde au 31 décembre 1891 :—			
Dépôts à la banque de Montréal et argent en caisse	$ 93,304 15		
Somme due pour loyer de rails sur quais, etc	$4,614 44		
MOINS—Coupons impayés.	642 50		
	3,971 94		
Valeur de la pierre à macadam, de la houille, du bois de const. et bois de service et des chevilles disponibles	5,541 29		
	$102,817 38		
Effets publics et dépôts dans la caisse d'ép. de la cité et du distr. de Montréal en fidéicom. pour le fonds des pilotes invalides de Montréal	49,119 20		
		.....	151,936 58
RECETTES.			
Du percepteur des douanes de S.M., Montréal :—			
Droits de quaiage sur importations	$142,570 12		
do do exportations	113,836 94		
		256,407 06	
Du gardien de quais pour le trafic local :—			
Droits de quaiage sur effets à l'entrée	$ 10,515 91		
do do la sortie	1,882 32		
Commutation des droits de quaiage de la Cie de Navig. Richelieu et Ontario	10,000 00		
Loyers de ter. p. empiler le bois de serv.	2,245 00		
do do houille	1,990 80		
do petits bureaux	1,066 10		
do balances	1,000 00		
do cord. le bois de chauff.	543 50		
do phosphate	81 36		
		29,324 99	
Cie de ch. de fer du Pacifique canadien, loyers de rails sur quai		2,750 50	
Cie de c. de f. Grand-Tronc, loyers de rails sur quais		1,392 50	
A reporter		289,875 05	151,936 58

—	Revenu.	Capital.
DÉPENSES.	$ cts.	$ cts.
Recettes du havre, Mme John Young, pension	600 00	
do remise des droits de quaiage versés deux fois, payés en trop par erreur, etc	930 92	
Inspection du havre, sondages et diverses inspections	534 35	
Réparations du havre, entretien de quais et chaussées, (voir *contra* pour crédit)	69,170 94	
Intérêt sur débentures du havre et demande d'emprunt du gouvernement	120,925 00	
Intérêt, banque de Montréal, pour payer des coupons	292 80	
do sur découvert à la banque de Montréal	3,741 23	
Dépenses du havre, taxes, éclairage, chauffage, etc., (voir *contra* pour crédit)	10,679 43	
Appointements du personnel administratif du havre	11,353 67	
Ecl. électr. par la *Citizens' Light and Power Co.*, p. 1892.	4,202 10	
do do do do 1891, part.	780 40	
Mat. p. l'éclair. électr., dépôt entre les mains de l'hon. trésorier provincial de Québec, pour somme due au curateur de la fail. Craig et fils (voir *contra* p. crédit)	.....	1,043 89
Frais de voyages et autres	177 55	
Impressions, papeterie, etc., annonces, matériel à dessin, etc. (voir *contra* pour crédit)	2,250 57	
Frais d'avocat et de notaire	858 45	
Bouées et balises, loyer de l'empl. de la balise basse au Cap de la Madeleine pour 1888 et 1889 à $4 p. année, et p. la bal. haute à la pointe des Grondines p. 1889 à $5	13 00	
Frais de pilotage, appointements de l'agent à Québec, etc., (voir *contra* pour crédit)	692 89	
Dragage du port, nettoyage des bassins, etc.	4,722 44	
do app. de l'approche de la jetée Victoria et du quai des commissaires (voir *contra* pour crédit)	.....	3,396 22
Dragage et agrand. du bass. de la pte du Moulin-à-Vent	.....	2,237 09
Ch. de fer du port, prolongement de la voie jusqu'à la filature de Hudon en 1891	.....	1,026 74
C. de f. du port, nouv. voie sur le q. de la p. du M. à Vent	.....	8,610 56
Outillage du port, matériel pour l'éclairage électrique des dragueurs et des grues	.....	4,053 25
do tour et mandrin de tour	.....	428 90
A reporter	.....	20,836 65

ÉTAT des recettes et des dépenses générales pendant l'année terminée le 31 décembre 1892—*Fin.*

—	Revenu.	Capital.
RECETTES—*Fin.*	$ cts.	$ cts.
Report	289,875 05	151,936 58
Ministère des chemin de fer et canaux, six mois de loyer pour ses bureaux dans l'édifice de la commission (jusqu'au 1er mai 1892)	625 00	
Ministère de la marine, six mois de loyer pour le bureau de l'inspecteur des bateaux à vapeur dans l'édifice de la commission (jusqu'au 1er mai 1892)	125 00	
John Lee et Cie, loyer d'une partie de la cour du havre, durant 1892	300 00	
La Cie de raffinerie de sucre du Canada, droits de quaiage sur 775 tonnes de sucre débarquées en sus de la quantité pour laq. des dr. de quaiage ont été payés à la douane	193 75	
Ministère des ch. de fer et canaux, pour l'usage de la sonnette (compte des réparations du havre)	31 82	
La *Citizens' Light and Power Co.*, intérêt sur le matériel pour éclairage électrique (compte de l'intérêt du havre)	137 47	
Cie d'assurance des fabricants contre les accidents, pour l'ind. ac. à deux hommes blessés (cte des dép. du havre)	51 90	
Comité de la police municipale, pour taxes sur le poste de la pol. dans l'éd. du hav., (cte des dép. du havre)	44 25	
Allans, Rae et Cie ($7.00), et Carbray, Routh et Cie ($5.00) pour reliure de cartes (compte d'imp., de pap., etc.)	12 00	
Six apprentis, honoraires de licences ($30.00), et deux pilotes ($4.00) honoraires pour doubles de certificats, (compte des dépenses de pilotage)	34 00	
Ministère des ch. de fer et canaux, pour fr. du trav. fait par le drag. n° 2 dans le lac St-Louis, et le radoubage de chal. à basc. avarié (compte du dragage du havre)	.....	1,792 89
Ministère des ch. de fer et canaux, pour dépréciation du manche de la cuiller du drag. n° 2, brisé pendant le trav. dans le lac St-Louis (compte du dragueur n° 2)	.....	400 00
Cie d'assurance des fabricants contre les accidents, ind. des malades acc. à R. Sennitt, (cte du drag. du havre)	.....	57 60
L. Tourville et Cie, pour traverses en épinette (compte des trav. d'agrand. du havre, div. de la jetée de déf.)	.....	1,200 00
Citizens' Light & Power Co., compte d'achat de l'outillage de l'éclairage à l'électricité	.....	1,313 13
Compte de drag. du havre, vente de divers vieux matériaux et pour travail exécuté	.....	404 75

—		Revenu.	Capital.
DÉPENSES—*Fin.*		$ cts.	$ cts.
Report		.....	20,836 65
Outillage du havre, clous, attaches, aiguilles et frais les concernant		.....	5,772 81
do remorq. Davis et coque du dr. n° 10		.....	558 59
do deux petites locomotives		.....	6,200 00
do 300 boîtes à dragage, 48 wagons à constr. et pièces de réserve		.....	12,861 13
do 3 nouv. bat. pl. à coq., nouv. chant. de ch. et barge neuve à charbon		.....	3,006 96
do dragueur à cuiller n° 2, (voir *contra* pour le crédit		.....	36,222 83
do six nouveaux chalans pontés d'une contenance de 150 vgs cubes		.....	14,265 38
3 nouv. grues flottantes, leurs coques et leurs armem		.....	20,634 58
John McDougall, compte du contrat pour mécanisme de 5 grues		.....	15,000 00
Nouvelle sonnette, son mécanisme, etc		.....	1,126 39
Agrandissem. du havre, nouv. approche, dragage		.....	1,477 52
Construction de la jetée de défense, drag. et remblayage (voir *contra* pour crédit)		.....	77,898 10
Construction à Hochelaga, remblai du chemin de fer, etc., et macadamisage		.....	47,228 92
Compte des cartes marines, impr. et reliure des cartes du chenal des navires (voir *contra* pour crédit)		.....	905 00
Havre de Montréal, macadamisage des sections 37 à 39		.....	5,325 65
Fonds des pilotes inval. de Montréal, pens. de vieux pilotes et des veuves de pilotes	$ 4,709 19		
Fonds des pilotes mal. de Montréal, vérif. du fonds pour 1891, frais de port, etc.	37 32	.....	4,746 51
Dépenses, compte du capital		.....	274,027 02
Dépenses, compte du revenu		.....	231,925 74
Dépenses totales		.....	505,952 76
Solde au 31 décembre 1892:— Dépôt à la banque de Montréal au crédit du compte des coupons	$ 220 00		

Compte de l'outillage du havre, 4 vieux chalans et 1 barge à charbon vendus			37 00	Argent en caisse		735 85	
Compte des cartes, vente de cartes du chenal des navires			112 85	Diverses sommes dues pour loyers, etc	$7,886 69		
Banque de Montréal, somme du découvert au 31 décembre			118,224 66	Moins—Coupons impayés $837 50			
Fonds des pilotes invalides de Montréal, pour deux obligations (au pair) du havre de Montréal à 4 pour 100			2,000 00	Au crédit du compte des fonds en suspens 16 07			
Fonds des pilotes invalides de Montréal, 5 pour 100 des recettes des pilotes	$ 3,134 08			Compte des remboursements non-versés 407 17	1,260 74		
Fonds des pilotes invalides de Montréal, intérêt sur placement et sur argent en banque	2,626 14					6,625 95	
			5,760 22	Valeur des articles en mains		11,006 64	
Solde et recettes, compte du capital			283,239 68			18,588 44	
Recettes, compte du revenu			291,430 24	*Fonds des pilotes invalides de Montréal (en fidéicommis):—*			
				Débent. du havre de Montréal	$44,000 00		
				Fonds consolidé de la cité de Montréal	5,000 00		
				Dépôt dans la caisse d'épargne de la cité et du district de Montréal à intérêt (et $4.19 en argent compris dans les fonds en mains des commis-du havre)	1,128 72		
						50,128 72	
			574,669 92				68,717 16
							574,669 92

Montréal, 14 mars 1893.

Certifié.

RIDDLE et CAMERON,
Auditeurs.

ALEX. ROBERTSON,
Secrétaire trésorier.

RAPPORT DU MAITRE DU HAVRE DE MONTRÉAL, ANNÉE 1892.

CAPITAINE THOMAS HOWARD, MAÎTRE DU HAVRE.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU MAÎTRE DU HAVRE DE MONTRÉAL, 3 janvier 1893.

M. ALEXANDER ROBERTSON, secrétaire,
Commissaire du havre de Montréal.

MONSIEUR,—Pour l'instruction des commissaires du havre, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel de 1893, accompagné de relevés comparatifs indiquant le nombre, le tonnage, la classification, le pays, et le plus grand nombre des navires qui se sont trouvés en même temps dans le port, le nombre et le tonnage des navires de mer consignés aux différents agents, le nombre, le tonnage et le plus grand nombre de bâtiments, naviguant à l'intérieur, qui se sont trouvés en même temps dans le port pendant les dix dernières années.

Sept cent trente-cinq navires de mer d'un tonnage collectif de 1,036,707 tonneaux sont arrivés dans le port pendant la saison. 659 de ces navires, d'un tonnage collectif de 1,008,178 tonneaux, étaient en fer, et 76, d'un tonnage total de 28,529 tonneaux, étaient en bois, soit une augmentation de 98,050 tonneaux dans le tonnage venu de la mer, sur l'année précédente. 5,200 bâtiments naviguant à l'intérieur, d'un tonnage collectif de 1,049,600 tonneaux, sont arrivés dans le port, soit une diminution de 58 navires et 69,884 tonneaux; et un total de 5,935 navires de toutes classes, représentant collectivement 2,086,307 tonneaux, c'est à-dire une augmentation totale de 28,166 tonneaux.

Quelques-uns des principaux articles exportés et importés pendant la saison :—

EXPORTATIONS.

Bois de construction.—Il a été expédié, en bois carré et en bois de sciage, 198,622,466 pieds, mesure de planche; sur cette quantité, 186,177,640 pieds ont été exportés en Angleterre et 12,444,826 pieds à l'Amérique du Sud, soit une augmentation totale de 89,986,146 pieds sur l'année précédente.

Phosphate.—Il a été expédié 6,013 tonnes, soit une diminution de 8,722 tonnes de moins qu'en 1891; cette diminution est due à la concurrence ruineuse que se font les spéculateurs du sud et du nord.

Grain.—Il a été exporté 8,379,562 boisseaux de blé, 1,763,854 de maïs, 2,255,691 de pois, 5,930,750 d'avoine, 403,978 d'orge, et 160,391 de seigle—soit un total de 18,894,226 boisseaux; 4,715,189 boisseaux de plus qu en 1891.

Farine.—Il a été exporté, en sacs et en barils, une quantité égale à 601,243 barils de farine—soit une diminution de 121,145 barils sur l'année précédente.

Fromage.—Il en a été expédié 1,652,628 boîtes—augmentation de 302,635 sur 1891.

Beurre.—Il a été expédié 103,139 caisses, soit une augmentation de 21,248 caisses sur l'année précédente.

Pommes.—Il en a été expédié 470,480 barils—163,545 barils de plus que l'année dernière.

Bêtes à cornes et moutons.—Il a été exporté 98,755 bêtes à cornes et 15,932 moutons, soit 10,192 bêtes à cornes et 16,225 moutons de moins qu'en 1891.

Chevaux.—Il a été exporté durant la saison 1,739 chevaux, ce qui est une grande augmentation sur les années précédentes, et indique une augmentation continuelle.

IMPORTATIONS.

Houille.—Il nous en est venu de la Grande-Bretagne 18,356 tonnes, soit une diminution de 357 tonnes; des Etats-Unis, 221,863 tonnes, augmentation de 37,442 tonnes, faisant un total de 240,219 tonnes; des provinces maritimes, 549,971 tonnes,

augmentation de 45,419 tonnes, et un grand total de 790,190 tonnes, et une augmentation de 82,504 tonnes sur l'année précédente. De cette quantité 590,211 tonnes ont été déchargées au port, et 199,679 tonnes au canal.

Ciment.—Il nous en est venu 120,358 barils, soit 14,073 barils de moins qu'en 1891. La fabrication du ciment dans cette province et dans l'Ontario explique la diminution dans l'importation.

Ferraille.—Nous en avons débarqué 19,812 tonnes au port, soit une augmentation de 3,659 tonnes sur l'année précédente.

AMÉLIORATIONS DU PORT.

Les quais et les chemins ont été bien entretenus. Le remplage et le nivellement de la chaussée entre Hochelaga et la raffinerie de sucre "St. Lawrence" ont été poussés avec vigueur, de sorte que vos commissaires pourront prolonger leurs voies ferrées dès le commencement du printemps pour l'accommodement du Grand-Tronc et du Pacifique canadien, ce qui sera d'un grand avantage pour le commerce en général.

Votre respectueux serviteur,

THOMAS HOWARD, *maître du havre.*

RAPPORT SUR LA TEMPÉRATURE.

Janvier.

1er.—Vent est ; temp. 16 au-dessus de zéro ; pas de neige ; matinée sombre.

2.—Vent est ; temp. 27 au-dessus ; pluie ce matin ; pluie tout le jour.

3.—Neige le matin et traineaux ; temp. 30 ; vent est.

4.—Belle matinée ; vent ouest ; temp. 17 au-dessus.

5.—Vent nord-ouest ; temp. 5 au-dessus.

6.—Vent est ; temp. 8 au-des. ; belle matinée.

7.—Vent ouest ; temp. 16 au-dessus ; neige hier soir ; bons chemins d'hiver.

8.—Vent ouest ; temp. 19 au-dessus.

9.—Beau temps ; vent ouest ; temp. 10 au-des.

10.—Vent ouest ; temp. 20 au-dessus.

11.—Vent est ; temp. 12 au-dessus.

12.—Vent sud-ouest ; temp. 35 ; pluie.

13.—Vent est ; temp. 29 ; mauvais chemins d'hiver ; il neige.

14.—Neige hier soir ; vent est ; temp. 27.

15.—Vent nord-ouest ; temp. 17 au-dessus.

16.—Vent est ; temp. 5 au-dessus ; temps beau et neige.

17.—Vent sud-ouest ; temp. 19 au-dessus.

18.—Temp. 25 ; vent sud-ouest ; tout le chenal libre de glace ; il neige.

19.—Vent est ; neige hier soir ; 14 au-dessus.

20.—Vent nord-ouest ; à 8 a.m., 9 au-dessous de zéro ; beau temps.

21.—Vent sud-ouest ; temp. 10 au-dessus ; il neige.

22.—Belle matinée ; vent sud-ouest ; temp. 10 au-dessus. L'eau dépasse le niveau des quais. Quatre ont traversé à l'île ce matin.

23.—Temp. 31 ; vent est ; tempête de neige ce matin.

24.—Vent est ; temp. 5 au-dessus ; tempête de neige cet après-midi.

25.—Vent est ; temp. 10 au-dessus ; il neige.

26.—Vent ouest ; temp. 5 au-dessus. L'eau hier soir était à 33 pieds 6 pouces.

27.—Vent ouest ; temp. 6 au-dessous de zéro ; temps beau et serin.

28.—Vent nord-ouest ; temp. 22 au-dessus ; il neige.

29.—Vent est ; temp. 27 au-dessus. Bons chemins d'hiver.

Janvier—Suite.

30.—Vent est ; temp. 17 au-dessus. Pas encore de chemins sur la glace, partant de la ville.

31.—Vent est ; temp. 18 ; belle journée.

Février.

1er.—Vent nord-ouest ; temp. 23 au dessus.

2.—Vent sud-est ; temp. 23 au-dessus ; il neige ce matin.

3.—Vent est ; temp. 23 au-dessus ; il neige ce matin.

4.—Vent est ; temp. 23 au-dessus.

5.—Vent ouest ; temp. 10 au-dessus ; belle journée.

6.—Vent nord-ouest ; temp. 2 au-dessus. On traverse de St-Lambert à la ville.

7.—Vent est ; temp. 13 au-dessus ; 4 p.m., tempête de neige.

8.—Vent est ; temp. 23 au-dessus ; tempête de neige.

9.—Vent sud-ouest ; temp. 23 au-dessus ; neige hier soir.

10.—Vent ouest ; temp. 20 au-dessus ; belle journée.

11.—Temp. 23 au-dessus ; il neige ; vent est.

12.—Tempête de neige ; temp. 17 au-dessus ; 10 p.m., 4 au-dessus.

13.—Vent est ; 8 a.m., 4 au-dessous ; il neige.

14.—Vent est ; 4 au-dessus ; tempête de neige.

15.—Belle matinée ; temp. 17 au-dessus ; tempête de neige hier soir.

16.—Vent ouest ; temp. zéro.

17.—Vent nord-ouest ; temp. 6 au-dessus.

18.—Vent ouest ; temp. zéro ; beau temps.

19.—Vent sud-ouest ; temp. 8 au-dessus.

20.—Vent ouest ; temp. 27 au-dessus ; neige hier soir.

21.—Doux temps ; temp. 33 ; belle journée.

22.—Vent est ; temp. 34.

23.—Temp. 34 ; vent est ; beau soleil.

24.—Vent est ; temp. 38 ; matinée seraine.

25.—Vent sud-ouest ; temp. 30. Chemin à Laprairie mauvais et fermé.

26.—Vent nord-ouest ; temp. 35. Mauvais chemin d'hiver.

27.—Vent nord-ouest ; temp. à 8 a.m., 5 au-dessous de zéro.

Février—Suite.

28.—Vent ouest ; temp. zéro ; belle journée.

29.—Vent est ; temp. 10 au-dessus. Eau à 24 pieds 6 pcs, très basse pour la saison.

Mars.

1er.—Vent froid du nord-est ; temp. 6 au-dessus.

2.—Vent est ; temp. 7 au-dessus ; journée sereine.

3.—Vent est ; temp. 9 au-dessus ; beau temps.

4.—Vent ouest ; temp. 10 au-dessus.

5.—Vent ouest ; temp. 15 au-dessus.

6.—Vent ouest ; temp. 33 au-dessus.

7.—Vent nord-ouest ; temp. 35 ; beau.

8.—Vent sud-ouest ; temp. 30.

9.—Vent sud-est ; temp. 35.

10.—Vent ouest ; temp. 40 ; mauv. chemins.

11.—Vent ouest ; temp. 28. tempête de neige toute la journée et toute la nuit ; la plus forte de l'hiver.

12.—Vent nord-ouest ; temp. 10 au-dessus. Bons chemins d'hiver.

13.—Vent nord-ouest ; temp. 5 au-dessous.

14.—Vent nord-ouest ; temp. zéro ; beau.

15.—Vent nord-ouest ; temp. 2 au-dessus.

16.—Vent nord-ouest ; temp. 3 au-dessus.

17.—Vent ouest ; temp. zéro.

18.—Vent est ; temp. 22 au-dessus. Bons chemins d'hiver.

19.—Vent nord-ouest ; temp. 30 au-dessus ; tempête de neige.

20.—Vent ouest ; temp. zéro ; belle journée.

21.—Vent ouest : temp. 10 ; beau temps.

22.—Vent ouest, temp. 22 au-dessus. Bons chemins d'hiver ; ont traversé à Longueuil sur la glace ; on ne traverse pas vis-à-vis la ville.

23.—Vent sud-ouest, 1 p.m., pluie.

24.—Vent ouest, temp. 30 ; belle matinée.

25.—Vent sud-ouest ; 1 p.m., pluie ; temp. 33 ; mauvais chemins.

26.—Vent nord-ouest ; temp. 33 ; beau temps.

27.—Temp. 35 ; vent ouest.

28.—Vent nord-est ; temp. 36 ; beau.

29.—Vent nord-ouest ; temp. 32 ; mauvais chemins.

30.—Vent est ; temp. 31. On traverse à la tête de l'île Ste-Hélène de St-Lambert.

31.—Vent est ; temp. 30 ; belle matinée.

Avril.

1er.—Vent est ; temp. 47 ; temps beau et serein. Le tramway circule sur la rue Notre-Dame.

2.—Vent ouest ; temp. 43 ; beau temps.

3.—Vent ouest ; temp. 50.

4.—Vent est ; temp. 40 ; beau temps.

5.—Vent est ; temp. 38. Beaucoup de glace est descendue la nuit dernière ; eau 36 pieds.

6.—Vent ouest ; temp. 50. Pas de changement dans l'apparence de la glace.

7.—Vent ouest ; temp. 40. La glace et l'eau dans le même état qu'hier.

8.—Vent est. Pas de changement dans l'état de la glace ; l'eau comme hier.

9.—Vent est ; temps sombre ; temp. 44.

10.—Vent est ; temp. 30 ; pas de changement.

11.—Vent ouest ; temp. 28.

12.—Chenal clair : vent ouest.

13.—Beau temps, vent ouest. Le vapeur Hochelaga est arrivé ; premier arrivage.

14.—Vent nord-est ; temp. 40.

15.—Belle journée ; vent ouest ; temp. 32.

Avril—Suite.

16.—Matinée sombre ; vent ouest ; temp. 43.

17.—Vent ouest ; temp. 43 ; belle journée.

18.—Vent est ; temp. 44.

19.—Temp. 47 ; vent ouest.

20.—Vent ouest ; temp. 55. Glace encore arrêtée au Cap-Rouge.

21.—Vent est ; temp. 50. La glace du Cap-Rouge est partie ; fleuve libre de Montréal à Québ.

22.—Vent sud-ouest ; temp. 55 ; pluie hier soir.

23.—Vent ouest ; temp. 45 ; pluie hier soir. Le steamer *Fremora* est arrivé à 11 a.m. de la mer.

24.—Vent ouest, grand vent ; temp. 25.

25.—Vent ouest ; temp. 30 ; beau et serein.

26.—Temp. 40 ; vent nord-ouest ; beau temps.

27.—Belle matinée ; vent est.

28.—Vent ouest ; temp. 50 ; pluie hier soir.

29.—Vent ouest ; temp. 50 ; belle matinée.

30.—Vent nord-ouest ; temp. 44.

Mai.

1er.—Matinée froide ; temp. 40. Le canal Lachine ouvert à la navigation.

2.—Vent nord-ouest ; temp. 45.

3.—Vent est ; temp. 45.

4.—Vent ouest ; grand changement ; temp. 70. Le *Filgate* premier vapeur arrivé par les rapides.

5.—Vent nord-ouest ; temp. 45.

6.—Vent est ; temp. 40 ; beau temps. Les hangars de la *Hamburg-American Packet Company* incendiés sur le quai de l'île.

7.—Vent froid de l'est, temp. 40.

8.—Vent ouest ; temp. 60.

9.—Vent est ; temp. 45 ; belle journée.

10.—Vent est ; temp. 45 ; beau soleil.

11.—Vent est ; temp. 45 à 9 a.m. ; pluie.

12.—Vent est ; temp. 45 ; pluie hier soir.

13.—Vent nord ; temp. 50 ; beau temps.

14.—Vent sud-ouest ; temp. 65.

15.—Temp. 50 ; vent sud-ouest.

16.—Pluie hier soir ; temp. 55 ; vent sud-ouest.

17.—Vent ouest ; temp. 60 ; beau temps clair.

18.—Vent est ; temp. 65 ; beau temps.

19.—Vent ouest ; temp. 65.

20.—Vent ouest ; temp. 55.

21.—Vent sud-est ; temp. 50.

22.—Temp. 47 ; vent est.

23.—Temp. 44 ; vent est.

24.—Vent nord-ouest ; temp. 50; temps serein.

25.—Vent ouest ; temp. 58 ; belle matinée.

26.—Vent ouest ; temp. 65 ; belle journée.

27.—Vent nord-ouest ; pluie toute la nuit ; temp. 57.

28.—Vent nord-ouest ; temp. 55 ; belle journée sereine.

29.—Vent ouest ; temp. 65 ; pluie.

30.—Vent ouest ; temp. 70.

31.—Vent sud ouest ; temp. 67 ; brume ce matin ; à 10 p.m., temp. 76.

Juin.

1er.—Vent sud-ouest ; temp. à 7 a.m., 75 ; à 3 p.m. temp. 88.

2.—Vent ouest ; temp. 76 à 1 p.m. ; tempête de pluie.

3.—Temp. à 7 a.m., 60 ; grand changement.

4.—Belle journée ; vent ouest.

5.—Temp. 65 ; vent ouest.

6.—Vent nord-ouest ; temp. 70.

7.—Vent est ; temp. 60 ; belle journée.

8.—Vent sud-ouest ; temp. 65.

Juin—Suite.

9.—Pluie toute la nuit dernière ; vent nord-ouest ; temp. 65.
10.—Vent est ; temp. 60 ; belle journée.
11.—Vent ouest ; temp. 65.
12.—Vent ouest ; temp. 80.
13.—Vent sud-ouest ; temp. 75 ; à 2 p.m., temp. 85.
14.—Vent ouest ; temp. à 7 a.m., 77 ; à midi 85 ; tempête de pluie.
15.—Temp. à 7 a.m,, 64 ; vent nord-ouest.
16.—Vent ouest ; temp. 60 à 4. p.m., tonnerre et pluie.
17.—Vent est ; pluie ce matin ; temp. 60.
18.—Vent nord-ouest ; temp. 65.
19.—Pluie toute la nuit dernière et aujourd'hui ; temp. 65.
20.—La pluie continue ; vent est ; 2 p.m., beau temps.
21.—Vent ouest ; temp. 70 ; belle matinée.
22.—Temp., 7 a.m., 70; vent ouest.
23.—Vent est ; temp. 75.
24.—Temp. 70 ; vent sud-est ; 9 a.m., tempête et tonnerre.
25.—Vent nord-ouest ; 9 a.m., grosse tempête de pluie ; temp. 70.
26.—Vent ouest ; temp. 70 ; midi, tempête de pluie ; 5 p.m., tempête de pluie.
27.—Vent sud ; temp. 80 ; pluie.
28.—Temp. 70; vent ouest.
29.—Vent ouest ; temp. 70 ; temps sereîn.
30.—Vent sud-ouest ; pluie ce matin.

Juillet.

1er.—Vent ouest ; temp. 65.
2.—Temp., 7 a.m., 65 ; vent ouest.
3.—Pluie tout l'avant-midi ; temp. 60. La frégate anglaise *Pylades* est arrivée à 6 p.m., et a mouillé au grand quai.
4.—Temp. 57 ; vent ouest ; beau temps.
5.—Vent nord-est ; temp. 60 ; beau temps.
6.—Vent sud-ouest ; temp. 65.
7.—Vent sud-ouest ; temp. 70.
8.—Temp. 70 ; vent ouest.
9.—Matinée sombre ; pluie ; temp. 65 ; vent ouest.
10.—Vent ouest ; temp. 65.
11.—Vent sud-ouest ; temp. 74.
12.—Temp. 80 ; vent sud.
13.—Vent ouest ; temp., 7 a.m., 77.
14.—Vent est ; temp. 75.
15.—Vent ouest ; temp. 80.
16.—Pluie la nuit dernière ; temp. 62 ; vent ouest.
17.—Temp. 65 ; vent ouest ; beau temps.
18.—Vent ouest ; temp. 65.
19.—Temp. 70 ; vent ouest.
20.—Vent ouest ; temp. 72.
21.—Temp. 60 ; vent ouest.
22.—Vent ouest ; temp. 70 ; 9 a.m., pluie et tonnerre.
23.—Vent ouest ; temp. 80,
24.—Temp. 80 à 11 a.m. ; 10 p.m., 82.
25.—Temp. 78 ; 10 p.m., pluie ; vent ouest.
26.—76 à 7 a.m. ; à 1 p.m., 86.
27.—Vent nord-ouest ; temp. 77.
28.—Vent est ; temp. 75 ; 10 p.m., 84.
29.—Vent ouest ; temp., 7 a.m., 75 ; 11 a.m., temp. 85.
30.—Vent sud-est ; 7 a.m., temp. 67.
31.—Temp. 75 ; vend sud.

Août.

1er.—Vent sud-ouest ; temp. 70.
2.—Temp. 70 : vend sud-est.
3.—Vent ouest ; temp. 70.
4.—Temp. 74 ; vent ouest.
5.—Vent nord-est ; temp. 70 ; beau temps.
6.—Temp. 70 ; pluie ce matin.
7.—Vent ouest ; temp. 85.
8.—Temp. 84 ; vent ouest.
9.—Temp. 90 ; vent ouest.
10.—Vent est ; temp. 70 ; pluie.
11.—Temp. 70 ; pluie ; vent nord-est.
12.—Vent nord-est ; temp. 65 ; pluie.
13.—Temp. 60 ; pluie ; vent nord-est.
14.—Temp. 67 ; vent est.
15.—Temp. 70 ; vent est ; beau temps.
16.—Temp. 75 ; vent est.
17.—Vent ouest ; temp. 75 ; beau temps.
18.—Vent ouest ; temp. 75)
19.—Vent sud-est ; temp, 70.
20.—Temp. 70 ; vent est.
21.—Vent ouest ; temp. 70.
22.—Vent nord-est ; temp. 65.
23.—Temp. 63 ; vent est.
24.—Temp. 65 ; vent sud-ouest.
25.—Vent sud-ouest ; temp. 65 ; pluie ce matin. A 5 p.m. les navires de guerre français l'*Arethuse* et le *Hussard* sont arrivés pendant une tempête de pluie et ont mouillé à la jetée Victoria.
26.—Vent sud-est ; temp. 65.
27.—Vent est ; temp. 60.
28.—Temp. 70 ; vent sud-est.
29.—Temp. 63 ; vent nord.
30.—Vent ouest ; temp. 65 ; beau temps.
31.—Pluie ; vent ouest ; temp. 68.

Septembre.

1er.—Beau, mais froid ; temp. 60.
2.—Vent nord-ouest ; gelée la nuit dernière.
3.—Vent nord-ouest ; temp. 55.
4.—Vent ouest ; temp. 70 ; beau temps.
5.—Vent sud-ouest ; temp. 70.
6.—Vent ouest ; temp. 65 ; pluie ce matin.
7.—Vent ouest ; temp. 55.
8.—Vent ouest ; temp. 55 ; le navire de guerre anglais la *Magicienne* est arrivé à 9 a.m., et a mouillé à la jetée Victoria.
9.—Vent ouest ; temp. 36.
10.—Vent nord-ouest ; temp. 55.
11.—Vent sud-est ; temp. 65.
12.—Vent sud-ouest ; temp. 65.
13.—Temp. 68 ; vent sud-ouest.
14.—Il a plu hier la nuit et ce matin ; vent sud-ouest, temp. 70. Le navire de guerre anglais le *Tartar* est arrivé à 10 a.m. et a mouillé à la jetée Victoria.
15.—Vent ouest ; temp. 65 ; grand vent.
16.—Vent ouest. La *Magicienne* a quitté le port à 8 a.m.
17.—Temp. 66 ; vent ouest.
18.—Tempête de pluie ; temp. 60 ; vent ouest.
19.—Vent est ; temp. 60.
20.—Vent nord-est ; temp. 55 ; gelée hier soir.
21.—Vent sud-ouest ; temp. 55.
22.—Temp. 60 ; vent sud-ouest.
23.—Pluie la nuit dernière ; temp. 65 ; vent ouest.
24.—Temp. 68 ; vent sud-ouest ; beau temps.
25.—Vent est ; temp. 75.
26.—Tempête de pluie hier soir ; temp. 65 ; vent ouest.
27.—Vent nord-ouest ; temp. 54 ; grand vent. Le *Tartar* a quitté à 10 a.m.

Septembre—Suite.

28.—Temp. 58 ; vent nord-ouest.
29.—Temp. 56 ; vent nord-ouest.
30.—Temp. 56 ; vent nord-ouest ; temps serein.

Octobre.

1er.—Temp. 57 ; vent nord-ouest.
2.—Vent sud ; temp. 55.
3.—Temp. 52 ; vent sud-ouest.
4.—Pluie hier soir ; temp. 55.
5.—Vent nord-ouest ; temp. 50.
6.—Temp. 45 ; vent nord-ouest.
7.—Vent nord-ouest ; temp. 55.
8.—Vent est ; temp. 24.
9.—Vent ouest ; temp. 60.
10.—Vent nord-ouest ; temp. 50.
11.—Vent nord-ouest ; temp. 55 ; pluie.
12.—Vent nord-est ; temp. 42 ; gelée hier soir.
13.—Vent nord-ouest ; temp. 45 ; gelée hier soir.
14.—Vent ouest ; temp. 60 ; belle matinée.
15.—Vent nord-ouest ; temp. 60.
16.—Vent ouest ; temp. 55.
17.—Temp. 50 ; vent nord.
18.—Vent sud-est ; temp. 50.
19.—Vent nord-ouest ; temp. 50 ; pluie.
20.—Temp. 50 ; vent nord-ouest.
21.—Temp. 45 ; vend nord-ouest.
22.—Temp. 40 ; vent ouest.
23.—Temp. 45 ; vent ouest.
24.—Temp. 45 ; vent nord-ouest.
25.—Temp. 46 ; vent nord-ouest.
26.—Vent sud-ouest ; temp. 55.
27.—Temp. 45 ; vent ouest.
28.—Temp. 45 ; vent nord-ouest.
29.—Temp. 50 ; vent sud-ouest.
30.—Temp. 50 ; vent nord-ouest.
31.—Vent nord-ouest ; temp. 45.

Novembre.

1er.—Vent nord-est ; temp. 38.
2.—Vend sud-est ; temp. 34 ; tempête de neige hier soir et ce matin.
3.—Vend est ; temp. 34.
4.—Vent ouest ; temp. 40 ; beau temps.
5.—Tempête de neige hier soir ; temp. 30 ; vent nord.
6.—Vent ouest ; temp. 35.
7.—Vent ouest ; temp. 38.
8.—Temp. 44 ; vent ouest.
9.—Vent nord-ouest ; temp. 35.
10.—Temp. 30 ; vent est ; tempête de neige.
11. Gelée hier soir ; temp. 25 ; vent nord ; matinée sereine.
12.—Vent sud-ouest ; temp. 35 ; tempête de neige. Le steamer *Parisian* retardé.
13.—Vent sud-ouest ; temp. 30.
14.—Temp. 42 ; vent sud-ouest.
15.—Temp. 44 ; vent sud-ouest.
16.—Vend nord-est ; temp. 45.
17.—Vent nord-ouest temp. 47.
18.—Vent sud ; temp. 50.
19.—Vent sud-ouest ; temp. 45.
20.—Vent sud-ouest ; temp. 45.
21.—Vent nord-ouest ; temp. 30.
22.—Vent nord-ouest ; temp. 30.
23.—Vent nord-ouest ; temp. 21.
24.—Vent ouest ; temp. 25. Les bouées et les balises enlevées aujourd'hui par ordre des commissaires du havre.

Novembre—Suite.

25.—Vent nord ; temp. 30.
26.—Vent nord-ouest ; temp. 30.
27.—Vend ouest ; temp, 30. Le steamer *Thames* a quitté le port ce matin pour Terreneuve, dernier navire de mer cette année.
28.—Vent sud-est ; temp. 32 ; temps sombre.
29.—Vent est ; temp. 25.
30.—Vent est ; temp. 30 ; temps sombre.

Décembre.

1er.—Vent ouest ; temp. 30 ; belle matinée.
2.—Vent ouest ; temp. 37 ; beau temps.
3.—Vent ouest ; temp. 25 ; matinée sombre.
4.—Temp. 28 ; vent nord-ouest.
5.—Vent nord-ouest ; temp. 25 ; beau temps.
6.—Vent nord-ouest ; temp. 22 ; pas de neige.
7.—Vent ouest ; temp. 30 ; pas de glace sur le fleuve ; belle matinée.
8.—Vent sud-ouest ; temp. 35 ; pluie ce matin.
9.—Vent nord-ouest ; temp. 37 ; belle journée.
10.—Vent nord-ouest ; temps 28 ; temps sombre.
11.—Temp. 30 ; beau temps ; vent ouest.
12.—Vent ouest ; temp. 30 ; neige.
13.—Temp. 30 ; vent ouest ; beau temps.
14.—Vent est ; temp. 30 ; tempête de neige ce matin.
15.—Pluie ce matin ; temp. 35 ; vent ouest.
16.—Vent nord-ouest ; temp. 35.
17.—Vent ouest ; temp. 22 ; beau temps.
18.—Vent ouest ; temp. 15 au-dessus.
19.—Neige ce matin ; temp. 25 ; vent est.
20.—Vent nord-ouest ; temp. à 8 a.m., 8 au-dessus.
21.—Vent ouest ; temp. 20 au-dessus ; beau temps.
22.—Vent nord-ouest ; temp. 1 au-dessus.
23.—Vent nord-ouest ; temp. à 8 a.m., 5 au-dessous. La navigation fermée, les vapeurs *Longueuil* et *Hochelaga* ont quitté ce matin pour leurs quartiers d'hiver.
24.—Vent nord-ouest ; temp. 5 au-dessous ; beau temps.
25.—Vent nord-ouest ; temp. à 8 a.m., 5 au-dessous.
26.—Vent nord-ouest ; temp. à 8 a.m., 15 au-dessous ; le plus grand froid jusqu'aujourd'hui. L'eau de niveau avec les quais ; le fleuve plein de glace ; l'eau a 28 pieds 4 pouces.
27.—Vent nord-ouest ; temp. à 8 a.m., 8 au-dessous ; la glace semble arrêtée vis-à-vis la ville.
28.—Vent nord-ouest ; temp. à 8 a.m., 6 au-dessus ; matinée sereine ; pas de changement dans l'apparence de la glace.
29.—Vent nord-ouest ; temp. à 8 a.m., 9 au-dessus ; temps serein.
30.—Temp. 10 au-dessus ; mauvais chemins d'hiver ; l'eau dans le port, 33 pieds ; vent nord-ouest.
31.—Vent nord-ouest ; temp. 15 au-dessus. Des traîneaux chargés ont traversé aujourd'hui sur la glace entre Longueuil et Hochelaga. C'est un mois plus tôt que l'hiver dernier, alors que le premier passage sur la glace a eu lieu le 2 février. L'eau baisse aujourd'hui ; 32 pieds 5 pouces ; à 10 p.m., temp. 22 ; beau temps.

THOMAS HOWARD,
Maître du havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT indiquant la nationalité et le tonnage des navires de long cours arrivés dans le port pendant la saison de 1892, et montés par 23,018 marins.

Nationalité.	Nombre de navires.	Tonnage.
Anglais	673	970,623
Allemand	20	35,225
Norvégien	30	21,785
Français	3	4,645
Hollandais	2	2,241
Américain	6	1,105
Italien	1	1,083
Total	735	1,036,707

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre et le tonnage des navires de l'intérieur arrivés dans le port dans la dernière décade, ainsi que le plus grand nombre au port à un moment donné.

Années.	Nombre de navires.	Tonnage.	Nombre le plus élevé au port à un moment donné.
1883	5,477	764,721	174— 5 sept.
1884	4,808	726,015	161— 9 juillet.
1885	5,003	724,975	142— 1er oct.
1886	5,521	809,819	178—25 août.
1887	5,367	791,452	189—31 mai.
1888	5,500	863,014	163—14 août.
1889	5,847	1,069,709	187—15 août.
1890	5,162	966,959	167—20 oct.
1891	5,268	1,119,484	151— 7 sept.
1892	5,200	1,049,600	159— 6 août.

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation, du premier arrivage de la mer et du dernier départ, pendant la dernière décade.

Années.	Ouverture de la navigation.	Clôture de la navigation.	Premier arrivage de la mer.	Dernier départ pour la mer.
1883	27 avril	16 décembre	5 mai	20 novembre.
1884	22 do	18 do	2 do	20 do
1885	5 mai	7 do	8 do	20 do
1886	24 avril	4 do	30 avril	25 do
1887	1er mai	23 do	3 mai	28 do
1888	29 avril	14 do	4 do	22 do
1889	14 do	29 do	27 avril	23 do
1890	14 do	3 do	30 do	24 do
1891	17 do	17 do	27 do	21 do
1892	13 do	23 do	23 do	27 do

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de long cours arrivés dans le port venant des provinces maritimes, pendant la dernière décade.

Années.	Navires à vapeur.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks.	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goélettes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Tonnage total.	Nombre le plus élevé au port à un moment donné.	
1883..	464	605,805	3	3,356	70	38,547	7	2,417	15	3,012	101	11,126	660	664,263	27 juin..	38
1884..	444	585,397	2	2,218	83	49,047	3	1,036	13	2,996	81	8,679	626	649,374	13 août .	44
1885..	441	619,647	2	2,792	76	45,560	1	338	23	6,141	86	9,376	629	683,854	15 juillet	43
1886..	532	736,648	11	13,475	68	47,233	10	3,061	7	1,850	75	7,432	703	809,699	18 août..	44
1887..	600	807,491	7	8,648	68	43,275	2	1,118	7	2,031	82	8,194	767	807,773	21 juillet	37
1888..	532	742,276	7	9,634	32	20,218	...	.....	10	2,631	74	7,714	655	782,473	27 juin..	36
1889..	522	763,783	8	11,923	49	33,982	4	1,239	11	2,356	101	9,882	695	823,165	14 août..	39
1890	624	889,189	9	13,127	33	19,442	2	590	8	1,323	70	6,671	746	930,332	3 sept..	37
1891..	631	903,043	11	16,113	15	11,054	1	149	9	2,127	58	6,171	725	938,657	19 août..	46
1892..	658	1,004,396	8	11,705	21	15,405	1	149	4	809	43	4,243	735	1,036,707	12 juillet	39

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

ÉTAT COMPARATIF indiquant le nombre, le tonnage et la classification des navires de long cours arrivés dans le port venant des provinces maritimes, pendant la dernière décade.

Années.	Navires à vapeur.	Tonnage.	Navires.	Tonnage.	Barques.	Tonnage.	Bricks	Tonnage.	Brigantins.	Tonnage.	Goélettes.	Tonnage.	Nombre total des navires.	Total du tonnage.
1883	191	164,982	....	....	11	8,066	1	307	6	1,015	54	5,620	263	179,990
1884	161	124,377	....	....	8	5,031	....	.....	1	456	40	3,825	210	133,689
1885	142	117,436	....	.....	18	11,997	....	...	10	2,307	47	4,814	217	133,554
1886	175	150,784	....	....	4	2,535	3	794	2	466	41	2,902	225	157,481
1887	224	194,028	2	2,389	11	8,676	1	313	2	342	36	3,139	276	208,882
1888	213	195,598	1	1,199	4	3,079	....	.....	3	701	35	3,375	256	203,952
1889	184	173,076	....	....	1	9,998	....	.....	3	441	52	4,668	240	179,183
1890	252	235,722	....	....	....	.....	....	.....	1	170	42	3,714	295	329,606
1891	272	261,702	....	.....	2	1,462	....	.....	2	520	29	3,067	305	266,751
1892	289	275,040	....	.....	3	2,215	1	149	2	340	36	3,214	331	280,958

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

PORT DE MONTRÉAL.

NOMBRE et tonnage des navires de long cours consignés aux marchands ci-dessous mentionnés, pendant la saison de 1892.

N°	Noms des sociétés.	A vapeur.	Tonnage.	A voiles.	Tonnage.	Total, navires.	Total du tonnage.
1	H. et A. Allan	84	203,953	....	.....	84	203,953
2	R. Reford et Cie	79	140,560	.....	.....	79	140,560
3	D. Torrance et Cie	52	119,307	....	.....	52	119,307
4	McLean, Kennedy et Cie	38	63,814	11	6,689	49	70,503
5	H. E. Murray	30	70,398	....	.....	30	70,398
6	Carling, Ronald et Cie	30	51,809	5	6,514	35	58,323
7	Kingman, Brown et Cie	54	52,106	2	2,374	56	54,480
8	Munderloh et Cie	27	46,474	1	1,453	28	47,927
9	Carbray, Routh et Cie	45	47,488	....	.....	45	47,488
10	H. Dobell et Cie	47	39,988	1	547	48	40,535
11	F. C. Henshaw	31	35,792	3	969	34	36,761
12	J. et R. McLea	36	34,940	....	.....	36	34,940
13	Cie Houillère Intercoloniale	32	33,256	....	.....	32	33,256
14	J. G. Sidey	18	25,779	2	2,908	20	28,687
15	D. Shaw	7	11,761	....	.....	7	11,761
16	J. G. Brock	27	7,384	13	1,096	40	8,480
17	Patrons	11	6,176	9	2,262	20	8,438
18	Anderson McKenzie	2	2,214	5	4,881	7	7,095
19	Gouvernement impérial	3	6,140	....	.....	3	6,140
20	Trois autres	5	5,057	25	2,618	30	7,675
	Totaux	658	1,004,396	77	32,311	735	1,036,707

THOMAS HOWARD,
Maître de havre.

ANNEXE N° 7.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX EXÉCUTÉS, PENDANT L'ANNÉE 1892, POUR L'AMÉLIORATION ET L'ENTRETIEN DU PORT DE MONTRÉAL.

JOHN KENNEDY, M. INST. I.-C., *ingénieur en chef.*

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 15 mars 1893.

A M. ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire des commissaires du havre de Montréal.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour être présenté au conseil des commissaires du havre, le rapport suivant au sujet des travaux exécutés dans le port de Montréal pendant l'année terminée le 31 décembre 1892.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Sections 4 *et* 6 (*bassin de la pointe du Moulin-à-Vent*).—On a quelque peu agrandi la partie inférieure du bassin en y pratiquant du dragage aux prix de $4,796.69, dont $2,152.72 sont imputables au bassin et le reste aux divers lieux où les matières draguées ont été transportées. Une faible quantité de remblai a été faite à la section 4 au moyen de matières draguées apportées des sections 22 et 23. La proportion du prix de ces travaux imputable à la section 4 s'élève à $100.67.

Sections 42 *à* 46 (*Hochelaga*).—Environ un tiers de la propriété des commissaires en arrière de la partie inférieure du quai de la section 42, qui était restée basse et sans amélioration, a été rempli jusqu'au niveau ordinaire du quai et macadamisé jusqu'à la ligne de bornage. Un remblai large de 25 pieds au sommet et long de 1,750 pieds a été construit à partir de l'extrémité du quai terminé de la section 42 jusqu'à la nouvelle jetée de la section 46 dans le but de prolonger les voies ferrées des commissaires jusqu'à la jetée. La somme employée au remplage aux deux endroits et au macadam, s'est élevée à $39,662.

Une partie considérable des hauts-fonds vis-à-vis les sections 42 et 43 a été draguée à une profondeur de 27½ pieds à eau basse. Ces travaux de dragage ont coûté $2,565 à l'exclusion du déchargement des matières draguées au moyen de grues.

Le bassin du côté d'aval de la nouvelle jetée, section 46, a été draguée à une profondeur moyenne de 30 pieds à eau basse, et a été suffisamment agrandi pour en permettre l'accès facile aux navires d'y tourner à l'aise. Le prix des travaux, à l'exclusion du déchargement des matières draguées au moyen des grues, s'est élevé à $5,243.

Les matières draguées de ces bassins et d'en face des sections 42 et 43, ont été employées à construire le quai et le remblai de chemin de fer dont il est précédemment parlé.

Sections 37 *à* 39.—Une partie des quais dont on se servait autrefois pour l'expédition du bois de construction a été nivelée et macadamisée à neuf, de manière à les rendre propres à des fins générales. Prix de revient, $5,177.

AGRANDISSEMENT DU PORT ET PROTECTION CONTRE LES INONDATIONS.

La construction de la jetée de défense a été reprise à l'ouverture de la navigation et s'est continuée jusqu'à la clôture. Un quai en chevalets large de 40 pieds et long de 260 a été construit à l'extrémité d'amont de l'eau basse navigable pour servir de débarcadère et de quai de transbordement pour les matériaux devant servir à la construction de la partie de la jetée qui s'étend jusqu'au pont Victoria, soit une longueur de 5,600 pieds.

Une partie de la jetée même, à partir du quai en amont dans la direction du pont, a été construite sur une longueur de 400 pieds et une largeur de 140 à l'étiage, et à une hauteur de 6 pieds au-dessus du niveau des eaux basses. Une autre partie a été construite à partir d'une distance à 180 pieds en aval du quai en chevalets sur

une longueur de 700 pieds, en aval ou à peu près jusqu'à l'extrémité inférieure projetée de la jetée. La plus grande portion de cette partie inférieure est submergée en eau profonde, mais certains endroits projettent au-dessus du niveau des eaux basses jusqu'à une hauteur de 20 pieds.

Ces levées ou parties de la jetée sont totalement faites des matières draguées, qui se répartissent comme suit en espèces et en qualité :—

Depuis la batture de l'île, entre la jetée de défense et le chenal des navires, de la vase très dense, mêlée de gravier et de cailloux de toutes grosseurs, jusqu'aux masses inébranlables; 242,636 verges cubes;

De la pointe du Moulin-à-Vent, sections 6 et 8, du schiste, 12,740 verges cubes;

De la batture immédiatement en aval de la jetée Victoria et de son bassin, sections 20 et 23, du sable, du gravier et des cailloux, 7,875 verges cubes.

Des mouillages de la ligne Dominion, sections 16 et 17, du sable, 1,200 verges cubes;

Du dragueur-élévateur de l'Etat qui travaillait dans le chenal des navires à Hochelaga, du sable, du gravier et de la pierre, 3,740 verges cubes, s'élevant en tout à 268,441 verges cubes, mesure de chalan.

On avait l'intention, comme on le voit, de faire énormément plus, l'été dernier, qu'il n'a été fait à la construction de la jetée de défense. Comme on le sait aussi, la raison de cet insuccès se trouve dans le fait que deux nouvelles grues à terre n'ont pas été terminées et que trois nouvelles grues flottantes qui étaient à se construire à l'entreprise et qui auraient dû être remises aux commissaires le printemps dernier, ont été inefficaces.

Ces grues devaient transporter les matières draguées des chalans sur les wagons et de ces derniers au lieu de destination des matières pour la levée. Par suite de l'absence de ce matériel, les matières draguées ne pouvaient être déchargées qu'au moyen des anciennes grues, de marie-salopes et à bras, et cela, si lentement qu'on ne pouvait faire travailler qu'une partie des dragueurs et encore par intervalles seulement. Les travaux exécutés ont donc été non seulement de beaucoup en deçà de ce qu'on espérait faire, mais le prix en a considérablement augmenté à raison des désavantages qui entouraient leur exécution.

Les dépenses en 1892 se sont élevées à $76,698.10, et en 1891 à $11,777.60. Le total de la dépense pour la construction de la jetée de défense s'élève jusqu'à aujourd'hui à $88,475.70.

RÉPARATIONS.

Après le départ des glaces, le printemps dernier, on constata qu'une partie du coffrage du quai aux mouillages de la ligne *Beaver*, section 20, avait été affouillée et déplacée. Il ne s'est pas fait ailleurs de dégâts considérables.

Les frais d'entretien et de réparations se sont élevés à $72,175 cette année. Voici la proportion qu'ils ont en regard des années antérieures :—

1875	$16,499
1876	35,711
1877	26,077
1878	18,974
1879	18,819
1880	17,330
1881	16,159
1882	27,962
1883	35,768
1884	44,869
1885	42,158
1886	64,989
1887	64,984
1888	49,520
1889	51,892
1890	56,380
1891	49,109
1892	72,175

Ci-suit une énumération des principales réparations exécutées en 1892:

Section 6 (*Pointe du Moulin-à-Vent*).—On a exhaussé le dessus du ponceau du dessous du quai des laminoirs de Peck, Benny et Cie au mois d'octobre, et on l'a raccordé à une autre partie construite par cette maison sur sa propriété.

Sections 13 *et* 14 (*mouillages des steamers Allan*).—En novembre et décembre on a réparé la charpente du quai; on a renouvelé le couronnement, et le remplage a été exhaussé au niveau ordinaire.

Section 15.—De légères réparations ont été faites à l'extrémité du large du quai de l'île.

Section 17.—Le tablier a été réparé à plusieurs endroits.

Sections 19 *et* 20.—Des pièces d'arrêt ont été posées le long du bord du quai intérieur et à courte distance le long de la jetée de ce quai pour empêcher les camions qui transportent de la brique de tomber à l'eau.

Section 20.—On a constaté, aussitôt après le départ de la glace, au printemps, qu'une partie du coffrage du quai à 357 pieds de l'angle de la jetée et s'étendant en aval à une distance de 190 pieds s'était affaissée et penchait en avant, à cause de l'affouillement qui s'était fait pendant l'hiver. Le coffrage avarié fut immédiatement enlevé par un dragueur, pour être remplacé par un nouveau qui fut rempli au niveau ordinaire.

A chaque extrémité de la partie qui a manqué le coffrage a été examiné par un plongeur qui a constaté plus ou moins d'affouillement. Toutes ces parties ont été renforcées par des pilots jointifs ou à claire-voie. Etendue de l'espace entouré de pilotis, 570 pieds linéaires.

Le total des dépenses pour les réparations, y compris le prix du dragage du vieux coffrage et une partie du prix des matières employées au remplage du coffrage, s'est élevé à $12,007.

Du côté du large de la jetée Victoria, le sommet d'une partie du coffrage qui s'était affaisé et qui était en mauvais état a été reconstruit et exhaussé au niveau ordinaire.

Du côté inférieur de la jetée l'ancien coffrage s'est affaissé depuis deux ou trois ans, amenant avec lui le bois et le tablier en arrière du quai en pilotis. Après le départ des navires, à l'automne, le sommet a été démoli, exhaussé et parfaitement réparé sur une distance de 290 pieds linéaires.

Sections 26, 27 *et* 28.—Le coffrage du quai, à partir du petit bassin jusqu'à l'extrémité d'aval de la section 28, était très détérioré au-dessus de la ligne des eaux basses ainsi qu'avarié par le frottement de la glace d'année en année. Les parties avariées sur une longueur d'environ 1,250 pieds et jusque près de la ligne des eaux basses, ont été enlevées et remplacées par une charpente neuve, un nouveau couronnement et un nouveau bordage. Coût, $4,835.

Sections 36 *à* 40.—Le couronnement du quai a été muni de deux soles neuves, d'un nouveau planchéiage et de nouvelles longrines et de neuf nouveaux poteaux d'amarrage en fer forgé. Coût, $4,068.

Chaussées.—On a employé 474 toises de pierre à macadam à l'entretien des quais comme suit:—

Section.	Nombre de toises.	Section.	Nombre de toises.
7	35	20	18
9	16	21	23
10	16	22	43
11	33	23	50
14	14	29	29
15	30	30	20
16	33	31	30
17	24	32	15
18	15	34	30

Presque tous les trottoirs de passage en pavé, dans le port, ont été plus ou moins réparés ou reposés en mai et juin.

La quantité de glace restée sur les quais, au printemps, a été moindre que d'ordinaire, à partir des élévateurs du chemin de fer canadien du Pacifique (section 22) en amont. En aval des élévateurs la quantité a été de beaucoup plus considérable qu'à l'ordinaire. Déboursés pour la déblayer, $7,639.

OUTILLAGE DE DRAGAGE DU PORT.

L'outillage de dragage du port qui a servi en 1892, se composait de cinq dragueurs à cueiller, de six grues flottantes, de quatre remorqueurs, d'une barge à charbon, de vingt chalans pontés, de quatre chalans à bascule, et d'un atelier flottant, tel que détaillé au tableau ci-joint. On a emprunté à la flotte employée au dragage du chenal des navires un remorqueur et quatre chalans à bascule.

Une grue flottante et deux chalans, munis chacun de douze boîtes pour les matières draguées, ont été empruntés au ministre des chemins de fer et canaux au commencement du printemps et ont travaillé 54 jours à la construction de la jetée de défense.

Les dragueurs nos 1, 4 et 7, les grues nos 1, 2 et 3, les remorqueurs *St. Peter* et *St. Louis* et quelques chalans ont hiverné en 1891-92 dans le canal Lachine à mi-chemin environ entre les écluses Saint-Gabriel et le pont Wellington. L'atelier flottant et quelques chalans ont hiverné du côté sud de l'île en amont des écluses Saint-Gabriel, le dragueur n° 6 a été mis en cale sèche et a hiverné sur l'extrémité supérieure de la même île, pour être reconstruit, et la chaloupe à vapeur *City of Stratford* a été mise à côté du dragueur.

Les autres chalans et la barge à charbon *Nish* ont passé l'hiver dans les bassins entre les écluses Saint-Gabriel et le pont Wellington.

Toutes les réparations ont été faites par les ouvriers des commissaires, à l'exception de certains ouvrages de machinerie qui ont été exécutés dans des usines du voisinage.

Le dragueur n° 6 a été complètement reconstruit dans les côtés et aux extrémités au moyen d'un bois de charpente et d'un bordage beaucoup plus fort qu'avant. Les glissoires des béquilles d'avant et la charpente d'assemblage ont été renouvelées. La béquille d'arrière, qui était autrefois en orme de 16″ x 18″, a été remplacée par une autre béquille en pin de Douglas de 21″ carrés pendant la reconstruction, et les deux béquilles d'avant qui étaient autrefois en orme de 24″ x 26″ ont été remplacées durant l'été par des béquilles en pin Douglas de 24″ x 30″. Durant l'hiver la machine a subi des réparations générales. Coût de la reconstruction et des réparations, $4,205.

On a changé les attaches de la charpente du goret du dragueur n° 1 et on a posé de nouvelles pièces de bois pour y poser les poulies des cordes du mécanisme tournant.

La coque et le mécanisme de tous les vaisseaux de la flotte ont subi les légères réparations nécessaires.

Un grand dragueur à cuiller, n° 2, un double, en orme, du n° 1, a été construit durant l'hiver par M.M. Carrier, Lainé et Cie, de Lévis, P.Q., sous l'empire d'un contrat, et a été livré prêt à travailler à Montréal le 24 mai dernier. Prix de revient, y compris les béquilles, les cordes métalliques et l'équipement, $35,822.83.

Les coques de trois grues flottantes ont été construites durant l'hiver par le service de l'ingénieur du havre, sur l'île en amont des écluses Saint-Gabriel; ces coques recevront le mécanisme fourni, sous l'empire d'un contrat, par M. John McDougall.

Prix de revient des coques, y compris les modifications faites durant l'été et amenées par des modifications dans le mécanisme, $6,878.19 chacune.

Deux grues de terre sur une charpente unique ont été construites totalement par M. John McDougall, sur la même île, sous l'empire d'un contrat.

Six chalans pontés de 85 x 25 x 6 pieds 9 pouces d'une extrémité à l'autre, et d'une contenance de 150 verges cubes, ont été construits par le service de l'ingénieur du havre, durant l'hiver, sur la berge sud du canal entre les écluses Saint-Gabriel et le pont de Brewster. Prix de revient. $2,377.66 chacun.

Un petit remorqueur, le *M. P. Davis*, d'un cylindre de 10″ x 12″, a été acheté du gouvernement fédéral au commencement de l'été. Prix d'achat, $450.

La coque du dragueur-élévateur n° 10, propriété de l'Etat, a été achetée et convertie en barge à charbon pour alimenter la flotte des dragueurs du havre.

La coque de l'ancienne barge à charbon, qui était autrefois la coque du remorqueur *A. G. Nish*, a été condamnée, vendue et subséquemment démolie. Quatre vieux chalans pontés ont aussi été vendus et démolis.

Tous les vaisseaux de la flotte à dragage, à l'exception des nouvelles grues et du nouveau dragueur n° 2, ont été amenés dans le port le 2 mai, lors de l'ouverture du canal Lachine.

Le nouveau dragueur n° 2 est arrivé de Lévis le 15 mai.

La nouvelle grue n° 4 a été amenée dans le port le 10 juin, le n° 5 suivit le 16, et le n° 6 le 5 juillet, et finalement les grues à terre ont été conduites jusqu'à la jetée de défense sur un chalan le 8 juillet.

La première des nouvelles grues, le n° 4, fut prête à travailler et mise à l'œuvre le 5 avril ; le n° 5 commença le 17 et le n° 6 le 30.

Les nouvelles grues de terre étaient suffisamment avancées pour qu'on put faire mouvoir la machine par le vapeur le 27 septembre, mais d'autres parties essentielles n'étaient pas terminées à la clôture de la navigation, et en conséquence les grues n'ont pas été utilisées.

Le dragueur n° 7 a commencé à travailler le 6 mai, le n° 4 le 9, le n° 1 le 12, le n° 6 le 24, et le nouveau n° 2 le 1er juin.

Tous travaillèrent jusqu'au 22 novembre, alors que le n° 1 fut arrêté pour se préparer à prendre ses quartiers d'hiver. Les n°s 4 et 6 furent arrêtés le 23 et les n°s 2 et 7 le 24.

Les vaisseaux des commissaires du havre furent envoyés dans le canal Lachine pour y passer l'hiver, et le remorqueur de l'Etat fut renvoyé à Sorel.

Les dragueurs du port, les grues flottantes, les remorqueurs *St. Peter* et *St. Louis* et les chalans ont été mis dans le canal Lachine entre les rues Montmorency et Saint-Etienne.

La barge à charbon et tous les autres chalans, sauf deux, ont été mis vis-à-vis dans les bassins du canal.

Le remorqueur *M. P. Davis* et la chaloupe à vapeur *City of Stratford* ont été placés dans la cale sèche de Cantin.

Les grues à terre, qui sont encore entre les mains de l'entrepreneur, ont été ramenées sur deux chalans qu'on lui avait prêtés et placés à l'île en amont des écluses Saint-Gabriel.

Le nombre de jours durant lesquels les dragueurs ont travaillé, en comptant chaque jour, sauf le dimanche, à commencer du printemps jusqu'à l'automne, au départ, a été de 167 jours et 98¾ nuits pour le n° 1 ; de 105 jours de travail pour le port et de 47 jours pour le compte du ministère des chemins de fer et canaux, pour le n° 2 ; de 171 jours et 1¾ nuit, pour le n° 4 ; de 158 jours pour le n° 6 et de 171 jours pour le n° 7. Le dragueur n° 1 a travaillé jour et nuit du 29 juin au 22 octobre, et le n° 2 a été prêté au gouvernement pour des travaux dans le lac Saint-Louis du 19 juillet au 10 septembre.

La grue n° 1 a travaillé jour et nuit du 29 juin au 22 octobre ; le n° 2 du 28 juin au 22 octobre ; le n° 3 du 29 juin au 22 octobre, et le nouveau n° 4 du 19 septembre au 22 octobre.

Les nouvelles grues flottantes ont subi plusieurs avaries et accidents en travaillant, et à l'exception d'environ onze semaines de travail raisonnablement soutenu par le n° 4, elles n'ont rendu que très peu de service.

Les remorqueurs ont travaillé nuit et jour, autant que l'exigeait le service des dragueurs et des grues.

La durée nominale du travail a été en partie de 10 heures et en partie de 11 heures lorsque les dragueurs ne travaillaient que le jour, et de 11 heures pour chaque équipe lorsqu'ils travaillaient jour et nuit. Ceci donne un total de 8,958 heures de service ; mais la durée réelle du dragage, déduction faite du temps perdu en réparations, changements de place, retards occasionnés par les grues et retards occasionnés par des navires, et toutes autres causes, se trouve réduite à 6,685 heures, soit une moyenne de 74·64 pour 100 du temps du service.

Les frais d'exploitation de la flotte des commissaires, c'est-à-dire à part les dépenses du dragueur n° 2, lorsqu'il a été prêté au gouvernement, ont été de $92,595.-53. Cette somme couvre, comme d'habitude, les frais d'exploitation de l'outillage et des machines, réparations, équipement, combustible, gages, appointements, assurances et autres déboursés, sauf l'interêt sur le capital et la dépréciation de l'outillage.

Elle couvre aussi les frais de reconstruction du dragueur n° 6.

Ci-suit un relevé comparatif des frais et quantités de dragage en 1892 et les années précédentes:—

Années.	Verges cubes draguées.	Prix total.	Prix par verge bube.	Observations.
		$	$ cts.	
1875	151,719	68,979	0 45	
1876	156,082	55,462	0 35 $\frac{50}{100}$	
1877	173,499	45,103	0 26	
1878	211,731	48,748	0 23	
1879	189,609	41,006	0 21 $\frac{63}{100}$	
1880	186,430	46,914	0 25 $\frac{16}{100}$	
1881	170,764	54,128	0 31 $\frac{69}{100}$	
1882	187,339	53,598	0 28 $\frac{60}{100}$	Dragueurs à cuillers et arrache-pierres.
	9,429	13,254	1 40 $\frac{50}{100}$	Dragueurs-élévateurs.
	196,768	66,852	0 33 $\frac{96}{100}$	Totaux et moyenne.
1883	36,358	17,956	0 49 $\frac{38}{100}$	Dragueurs à cuillers et arrache-pierres.
	6,990	19,385	2 77 $\frac{29}{100}$	Dragueurs-élévateurs—levage de roches et cailloux et déblaiement.
	43,348	37,341	0 86 $\frac{14}{100}$	Totaux et moyenne.
1884	125,648	49,468	0 39 $\frac{37}{100}$	Dragueurs à cuillers et arrache-pierres.
1885	69,494	28,563	0 41	do do
1886	57,728	25,772	0 44	do do
1887	36,993	23,259	0 62	do do
1888	73,150	36,690	0 50 $\frac{16}{100}$	Dragueurs à cuillers et arrache-pierres.
	2,077	1,333	0 64 $\frac{18}{100}$	Dragueurs-élévateurs
	75,227	38,023	0 50 $\frac{54}{100}$	Totaux et moyenne.
1889	205,283	54,574	0 26 $\frac{58}{100}$	Dragueurs à cuillers et arrache-pierres.
	9,420	2,996	0 31 $\frac{80}{100}$	Dragueur-élévateur.
	214,703	57,570	0 26 $\frac{81}{100}$	Totaux et moyenne.
1890	186,670	53,674	0 28 $\frac{60}{100}$	Dragueurs à cuillers et arrache-pierres.
1891	259,267	49,571	0 19 $\frac{12}{100}$	Dragueurs à cuillers.
	43,290	14,232	0 32 $\frac{87}{100}$	Dragueur-élévateur.
	302,557	63,803	0 21 $\frac{8}{100}$	Totaux et moyenne.
1892	361,947	93,595	0 25 $\frac{58}{100}$	Dragueurs à cuillers.

Les frais et la nature du dragage fait dans les différentes parties du port, l'année dernière, et le relevé comparatif des frais de dragage par différents dragueurs, ont été comme suit. Toutes les quantités sont des mesures de chalan, et les frais comprennent les services de remorqueurs et de chalans.

Sections 4 *à* 8 (*Pointe du Moulin-à-Vent*).—On a tenté de porter à 150 pieds la largeur de l'extrémité d'amont du bassin à l'aide du nouveau dragueur n° 2, mais on a constaté que les bancs rouges dont il y a plusieurs, étaient impossibles à draguer, parce que, surtout, les dents d'acier des godets ne pouvaient résister. Le dragueur n° 6 a nettoyé le fond de roche des sections 6 à 8, et une quantité considérable de schiste a été draguée par les n° 2 et 6 dans la section 4. La plus grande partie du roc dragué a été envoyée dans la jetée de défense et le reste a été employé à faire du remblai aux environs de la côte de la section 4 pour tirer à sec les chalans et autres vaisseaux pour les réparer.

La quantité totale de matières draguées dans tout le bassin s'est élevée à 13,175 verges cubes, au prix moyen de 39⅓ cents la verge cube. Sur cette quantité, 9,575 verges ont été déposées à l'aide des chalans à bascule, et le reste, 3,600 verges, a été déchargé par des grues à un prix additionnel de 8⅔ cents la verge.

Sections 13 *et* 14 (*mouillages de la ligne Allan*).—De très petits dépôts épars ont été nettoyés. Profondeur de l'eau environ 29 pieds. Les navires ont occasionné beaucoup de retards; quantité de matières draguées, 250 verges cubes; prix, 98 cents la verge; sur cette quantité 100 verges ont été transportées par des chalans à bascule, et le reste, 150 verges, a été déchargé par des grues à un prix additionnel de 7⅔ la verge.

Sections 16 *et* 17 (*Mouillages de la ligne Dominion*).—Plusieurs endroits où la profondeur de l'eau avait diminué par suite de l'accumulation de déchets et de vase, ont été nettoyés à une profondeur de 27½ à l'eau basse. Quantité de matières draguées, 1,200 verges cubes, pour 37¾ cents la verge. Sur cette quantité 750 verges cubes ont été transportées par des chalans à bascule, et le reste, 450 verges, a été déchargé par des grues à un prix additionnel de 8⅔ cents la verge.

Sections 20 *à* 22 (*Bassin militaire*).—Le coffrage détérioré dont il est parlé au titre des réparations, a été démoli par un dragueur, qui a enlevé les fondations et nettoyé l'espace nécessaire en arrière pour la construction du nouveau coffrage. Profondeur de l'espace dragué de 28 à 32 pieds; quantité de matières draguées, 7,870 verges cubes, composées de matériaux, de bois de charpente, de pierre et de sable; prix, 22 cents la verge cube; le tout a été déposé des godets du dragueur en eau profonde directement à côté. Une petite quantité de matières destinées à remplir le nouveau coffrage a été apportée des dragueurs qui travaillaient sur les hauts-fonds de l'île.

Plusieurs endroits le long du quai des sections 20 à 22, où la profondeur de l'eau avait diminué, ont été nettoyés à différents temps. Pronfondeur, environ 29 pieds; matières draguées: vase et déchets; quantité, 2,325 verges cubes; pour 45 centins la verge. Sur cette quantité 375 verges ont été transportées par les chalans à bascule, et le reste, 1,950 verges, a été déchargé par les grues à un prix additionnel de 8⅔ centins la verge.

Sections 22 *et* 23.—Dans le chenal qui conduit du chenal des navires à la jetée Victoria, plusieurs endroits où l'eau était peu profonde ont été creusés à 30 pieds. Matières: sable, gravier et pierres; courant très fort, beaucoup de retard occasionné par les navires. Quantité de matières draguées, 7,650 verges cubes; prix, 21⅕ cents la verge; le tout a été déchargé au moyen de grues à un prix additionnel de 8⅔ cents la verge.

Sections 42 *et* 43 (*Hochelaga*).—Certaines parties des hauts-fonds entre le quai et le chenal des navires ont été creusées à une profondeur de 30 pieds à l'eau basse; matières: vase mêlée de cailloux; quantité de matières draguées, 19,875 verges cubes; prix, 12 9/10 cents la verge. Le tout a été déchargé par les grues à un prix additionnel de 8⅔ la verge.

Section 46 (*Maisonneuve*).—Le bassin du côté d'aval de la nouvelle jetée a été agrandi et certaines parties peu profondes creusées. Profondeur de l'espace dragué 30 à 32 pieds; matières variant du sable mou à de la vase durcie; quantité de matières draguées, 56,199 verges cubes; prix, 9⅓ cents la verge. Le tout a été déchargé à un prix additionnel de 8⅔ cents la verge.

Agrandissement du port.—Du dragage a été fait sur le haut-fond de l'île à divers endroits, particulièrement le long de l'emplacement de la jetée à l'extrémité d'aval du haut-fond et dans un nouveau chenal qui s'étend de la jetée de défense jusque vis-

à-vis la section 12. Profondeurs, de 14 à 32 pieds. Matières: en partie de la vase mêlée de cailloux de toutes grosseurs; quantité, 253,398 verges cubes; prix moyen, $18\frac{83}{100}$ cents la verge. Sur cette quantité 32,925 verges ont été transportées par les chalans à bascule, et les autres 220,473 verges ont été déchargées par les grues à un prix additionnel de $8\frac{2}{3}$ la verge.

Le prix de revient du dragage aux divers endroits précédemment indiqués a été calculé de la manière suivie dans le cours des années dernières, c'est-à-dire que toutes les dépenses qui sont imputables aux années de travail de tous les dragueurs d'une seule catégorie générale sont additionnées et divisées par le nombre total des jours de service.

On obtient donc ainsi le moyen général de l'exploitation d'un dragueur et tout ce qui lui appartient, pour un jour de l'année en question et de ce produit on calcule le prix de revient par verge.

Dans l'année qui vient de s'écouler tous les dragueurs étaient de la catégorie des dragueurs à cuiller, et ils ont été en conséquence groupés ensemble comme d'habitude. Par ce système toute dépense extraordinaire pour réparations ou accidents aux articles particuliers de l'outillage est répartie sur le tout et on obtient un prix moyen, ce qui est très utile pour comparer le prix de revient du dragage des diverses localités et des différentes espèces de matières. Toutefois, il est très important aussi, à raison de la quantité considérable de dragage à exécuter, de faire une comparaison des travaux accomplis par les dragueurs de diverses grosseurs mais de la même catégorie, et les opérations de tout l'outillage travaillant dans la même espèce de matières à la jetée de défense offrent d'excellentes données pour arriver à cette fin.

Les cinq dragueurs qui ont travaillé à la jetée de défense, l'année dernière, bien que tous de la catégorie des dragueurs à cuiller, diffèrent considérablement quant à la grosseur et à la construction.

Sur ce nombre le n° 7 est un dragueur à cabestan ancien modèle, avec une machine de 14 x 16; le n° 9 était primitivement pareil, mais il a été converti, il y a quelques années, en dragueur à gui système Osgood, avec des machines indépendantes, à axe tournant; le n° 4 était d'abord pareil au n° 7, mais il a été récemment converti en dragueur à gui disposé de manière à avoir plus de puissance pour creuser en eau profonde que le n° 6. Le n° 2 est un grand dragueur neuf à gui, muni de deux machines principales, d'un cylindre de 16 x 18 et de machines indépendantes à axe et à recul, produisant plus du double de la force et de la rapidité que possèdent les petits dragueurs à gui, le n° 1 est en somme le même que le n° 2, mais d'un an plus ancien.

Une analyse du travail fait par chaque dragueur et de que ce travail coûte fait voir le résultat dans le tableau ci-joint. Les quantités dans chaque cas sont calculées par mesure de chalan. Ces matières proviennent du haut-fond de l'île et elles se composent presque toutes de vase durcie mêlée de cailloux de toutes grosseurs, à partir du gravier jusqu'aux masses de roches inébranlables.

Le prix de revient comprend dans chaque cas tout ce qui rapporte au dragueur, sauf les travaux de reconstruction et autres spéciaux qui ne sont pas raisonnablement imputables à l'année. Il comprend aussi une juste proportion du coût de l'entretien et de la mise en exploitation des remorqueurs et des chalans de l'administration générale, mais il n'inclut pas les frais du transbordement des matériaux par les grues ou autrement.

Articles.	Dragueurs à cuiller nos 1 et 2, chacun.	Dragueurs à cuiller nos 4 et 6, chacun.	Dragueur à cuiller n° 7.
Moyenne par jour	660 vgs. cub.	335 vgs. cub.	241 vgs. cub.
Coût par verge cube	11·266 cts.	20·488 cts.	24·258 cts
Différence par verge avec les nos 1 et 2	.....	$9\frac{1}{4}$ "	13 "

On verra par le tableau qui précède que les grands dragueurs à gui travaillent deux fois plus vite que les plus petits et à 9¼ centins, ou 45 pour 100 de moins par verge, et que le dragueur à cabestan, pour ce genre de travail, ne peut absolument pas soutenir la comparaison.

Il reste encore à faire 3,000,000 de verges cubes de dragage, mesure de chalan, pour l'agrandissement du port, et environ 800,000 verges de cette quantité représenteraient, aux présentes conditions, la part des dragueurs à gui plus petits. Si on les vendait, ainsi qu'on l'a conseillé dans le passé, ou même si on les désarmait et qu'on achetât un autre grand dragueur pour les remplacer, l'économie de 9¼ centins la verge paierait pour le nouveau dragueur et rapporterait plus de $40,000 de surplus en espèces.

En faisant la comparaison on devrait aussi tenir compte du fait que, vu l'insuffisance de l'outillage de transbordement, les dragueurs ont été considérablement retardés parce qu'ils n'avaient pas un nombre suffisant de chalans, et que les deux grands dragueurs ont dû subir plus de quatre fois leur part légitime de ce retard.

Eussent-ils eu un nombre suffisant de chalans et eussent-ils été munis des grands godets qu'ils peuvent porter, le prix de revient du dragage fait par ces deux gros dragueurs aurait été assurément de plus de la moitié plus bas que le prix de revient du dragage exécuté par les deux meilleurs des petits dragueurs.

Ci-joint des tableaux donnant de plus amples détails sur l'outillage de dragage et les travaux exécutés.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,

Ingénieur en chef.

OUTILLAGE de dragage des commissaires du havre employé dans le port de Montréal en 1892.

DESCRIPTION DES BATEAUX.	COQUE. Longueur totale.	Largeur, de bau.	Hauteur de cale.	Quand construite.	MACHINES. Espèce de machine.	Nombre de cylindres.	Diamètre des cylindres.	Longueur de jeu.	Pression de vapeur.	Capacité de godet.	Prof. que la drague peut atteindre.	OBSERVATIONS.
Dragueurs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.				Pouces.	Pouces.				Coques toutes en bois.
Drag. à cuiller et drôme, n° 1	90·0	36·0	9·6	1890-1	Horizontale, sans condensation.	2	16	18	125	115	40	
do do n° 2	90·0	36·0	10·3	1892		2	16	18	110	115	40	
do do n° 4	77·3	27·0	6·6	1872		1	14	16	90	70	33	Recons. et changée, '90.
do do n° 6	77·0	27·0	7·6	1874		1	14	16	90	70	35	do do '92.
Chèvre do n° 7	77·3	27·0	7·0	1874		1	14	16	90	40	32	Reconstruite en 1889.
Grues.												
Grue n° 1	56·8	23·9	5·9	.....	Horizontale, sans condensation.	1	8	12	90	...	.....	
do n° 2	57·0	23·6	5·9	1872		2	7	12	90	....	.....	
do n° 3	61·9	24·0	5·9	1875		1	10	12	90	....	.....	
do n° 4	75·0	26·10	7·6	1892		2	12	14	120	....	.....	
do n° 5	75·0	26·10	7·6	1892		2	12	14	120	....	...	
do n° 6	75·0	26·10	7·6	1892		2	12	14	120	....	.....	
Remorqueurs.												
"Saint-Louis"	67·0	15·0	8·7	1875	Verticale, sans condensation.	1	16	20	85	....	.....	Reconstruit en 1891.
"Saint-Pierre"	71·6	16·6	8·6	1875		1	20	22	95	....	....	do do
"M. P. Davis"	40·5	10·7	5·3	1879		1	10	12	95	....	....	
Barges.												
Atelier flottant (élévat. n° 3)	135·0	29·0	10·0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	
Barge à charbon (élév. n° 10)	135·0	29·0	10·0	1874	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	
Chalans.					*Force, verges cubes.*							
Chalan de sondage, n° 2	70·6	18·0	5·0	.....	45	.....	.....	.....	.....	....	.....	Tout en bois.
Chalan (vieux), n° 6	70·5	18·0	5·0	1873	45	.....	.....	.....	.....	....	.....	
do do n° 11	70·0	18·3	5·1	1874	45	.....	.....	.....	.....	....	.....	
do do n° 14	69·5	18·4	5·0	1875	45	.....	.....	.....	.....	....	.....	
do do n° 15	70·4	18·2	5·0	1875	45	.....	.....	.....	.....	....	.....	
do do n° 16	70·4	18·3	5·6	1875	45	.....	.....	.....	.....	....	.....	
do do n° 17	75·0	20·2	6·0	1875	67½	.....	.....	.....	.....	....	.....	Reconstruit en 1891.
do do n° 18	75·4	20·4	6·3	1876	67½	.....	.....	.....	.....	....	.....	do 1891.
do do n° 19	75·6	20·3	6·5	1878	67½	.....	.....	.....	.....	....	.....	do 1892.
do do n° 20	75·6	20·3	6·3	1878	67½	.....	.....	.....	.....	....	.....	do 1892.
do do n°s 21 et 22	85·0	25·0	7·5	1891	150	.....	.....	.....	.....	....	.....	
do do n°s 23 et 24	85·0	25·0	6·9	1891	150	.....	.....	.....	.....	....	.....	
do do n°s 25 à 30	85·0	25·0	6·9	1892	150	.....	.....	.....	.....	....	.....	

A part ce que dessus, il a été emprunté à l'Etat pour opérer dans le port, en 1892, un remorqueur et quatre grands chalans à bascule, et du ministère des chemins de fer et canaux une grue flottante et deux chalans à bascule pour une partie de l'été.

DRAGAGE DU PORT—Résumé du travail exécuté par chaque dragueur dans le port de Montréal en 1892.

BATEAUX.	LIEUX OÙ DU DRAGAGE A ÉTÉ FAIT.	TEMPS DE SERVICE.		QUANTITÉS DRAGUÉES.		NATURE DES MATIERES DRAGUÉES.
		Jours.	Total.	Verges cubes.	Totaux.	
Drague à cuiller n° 1	Abord de la jetée Victoria, sec. 22 et 23.....	21½		7,650		Gravier, sable et pierres.
	Maisonneuve, sec. 46.....	69½		56,199		Vase durcie, sable et cailloux.
	Hochelaga, sec. 42 et 43.....	34		19,875		Vase durcie et pierres.
	Haut-fond de l'île (jetée de défense).....	140¾		87,856		Vase durcie et cailloux.
			265¼		171,580	
Drague à cuiller n° 2	Pointe du Moulin-à-Vent, sec. 4.....	45		11,535		Schiste.
	Bassin militaire, sec. 20.....	23		7,875		Démolition du coffrage.
	Haut-fond (jetée de défense).....	37		29,400		Vase durcie et cailloux.
			105		48,810	
Drague à cuiller n° 4	Mouillage de la ligne Dominion, sec. 16 et 17..	6		1,200		Vase et sable.
	Bassin militaire, sec. 20 à 23.....	14		2,325		Vase et déchets.
	Haut-fond de l'île (jetée de défense).....	152¾		52,200		Vase durcie et cailloux.
			172¾		55,725	
Drague à cuiller n° 6	Pointe du Moulin-à-Vent, sec. 6 à 8.....	23¾		1,640		Schiste.
	Bassin de la Cie Allan, sec. 13 et 14.....	3¼		250		Sable et pierres.
	Haut-fond de l'île (jetée de défense).....	131		42,805		Vase durcie et cailloux.
			158		44,695	
Drague à cuiller n° 7	Haut-fond de l'île (jetée de défense).....	171		41,137		Vase durcie et cailloux.
			171		41,137	
	Dragage total dans le port.....	.....	872½	.....	361,947	
Drague à cuiller n° 2	Lachine (p. le min. des chem. de fer et canaux).	47		7,575		Schiste.
Drague à cuiller n° 7	Longueuil (propriét. d'une barge coulée à fond)	2½		300		Bois submergé.
	Total aux frais des intéressés.....	.....	49½	.....	7,875	

DRAGAGE DU PORT—Nombre de jours pendant lesquels chaque dragueur a opéré, et quantité draguée à chaque endroit pour le port de Montréal en 1892.

LIEU OÙ DU DRAGAGE A ÉTÉ FAIT.	BATEAUX.	TEMPS DE SERVICE.		QUANTITÉS DRAGUÉES.		REMARQUES.
		Jours.	Total.	Verges cubes.	Total.	
Section 4 à 8, Pointe du Moulin-à-Vent	Dragueur n° 2	45		11,535		Schiste.
	do n° 6	23¾	68¾	1,640	13,175	
do 13 et 14, bassin Allan	do n° 6	3¼	3¼	250	250	Sable et pierres.
do 16 et 17, mouillage de la ligne Dominion	do n° 4	6	6	1,200	1,200	Vase et sable.
do 22 et 23, vis-à-vis la jetée de Victoria	do n° 1	21½	21½	7,650	7,650	Gravier, sable et pierres.
do 20 à 23, bassin Militaire	do n° 2	23		7,875		Démolition d'un vieux coffrage.
	do n° 4	14	37	2,325	10,200	Vase et déchets.
do 42 et 43, Hochelaga	do n° 1	34	34	19,875	19,872	Limon durci et pierres.
do 46, Maisonneuve	do n° 1	69½	69½	56,199	56,199	Vase durcie et pierres.
Haut-fond de l'île (jetée de défense)	do n° 1	140¾		87,856		Vase durcie et cailloux.
	do n° 2	37		29,400		
	do n° 4	152¾		52,200		
	do n° 6	131		42,805		
	do n° 7	171	632½	41,137	253,398	
	Totaux	.....	872½	.....	361,947	

ANNEXE N° 8.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE DE CALENDRIER EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 23 janvier 1892.

A Mr W. SMITH,
Sous-ministre de la marine, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport des commissaires, en double, avec ses annexes pour 1892, préparés conformément au dispositions de l'acte 38 Victoria, chapitre 55, article 14, ainsi qu'un état complet des comptes des commissaires pour l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 2 janvier 1893.

A l'honorable CHAS. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux exigences de l'article 14 de l'acte 38 Victoria, chapitre 55, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur les opérations des commissaires du havre de Québec en 1892.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Le rapport ci-joint (marqué "A1") de l'ingénieur en chef, M. St. George Boswell, contient tous les renseignements relatifs aux travaux du havre exécutés l'année dernière sous sa direction, aux réparations qui leur ont été faites, ainsi qu'aux autres propriétés des commissaires.

RAPPORT DU GARDIEN DE QUAIS.

Le rapport ci-joint (marqué "A2") du gardien de quai, M. Jas. F. Golden, donne les renseignements ordinaires sur le nombre des vaisseaux qui ont utilisé le bassin Louise, et sur le commerce qui s'est fait dans cette partie des propriétés des commissaires, durant l'année 1892.

RECETTES ET DÉPENSES

Les recettes des commissaire, pour 1892, ont été de $72,789.53, soit une augmentation sur celles de 1891 de $14,593.71, et les dépenses d'exploitation de $27,800.21, soit une diminution sur celles de 1891 de $5,031.67; le résultat net pour 1892 accuse donc un surplus de $44,998.32 de recettes sur les dépenses d'exploitation.

Le compte du capital s'est augmenté de $98,522.35, dont $83,802.42 ont été reçues du gouvernement fédéral pris sur les crédits non employés des commissaires pour les améliorations du havre, et le reliquat de $14,723.93 provenait des recettes ordinaires de la commission.

La plus forte proportion des dépenses au compte du capital s'est présentée dans le règlement de la réclamation de MM. Peters, Moore et Wright, qui, le 29 octobre, ont reçu $85 844.45 en règlement du jugement avec intérêt jusqu'à la date du versement, MM. W. et A. H. Cook ayant antérieurement touché $841.47, somme des frais taxés dans cette cause.

Les autres déboursés faits au compte du capital ont été en rapport avec le bassin Louise et le quai de la Pointe-à-Carcy, $9,179.89 ayant été employés pour le premier et $5,544.04 pour le dernier.

AFFERMAGE.

Toutes les diverses propriétés ordinairement données à bail par les commissaires ont été occupées par les différents locataires, le seul changement a été que la façade intérieure de la moitié du brise-lames a été louée à MM. Madden et Ellis, avec les restrictions qui sont de nature à empêcher l'exploitation des docs Louise Les modifications à la convention faite avec les compagnies de chemins de fer Québec et Lac Saint-Jean, et Québec. Montmorency et Charlevoix, et qui autorisait à traverser la jetée, modifications dont il a parlé aux rapports de 1890 et de 1891, ont été terminées et l'acte qui les contient a été signé.

RÈGLEMENTS DES TAXES.

La corporation de Québec, ayant par une modification de sa charte, inclus les nouveaux travaux des commissaires dans les limites de la cité, et prélevé des taxes sur les travaux en 1887-88 et 1888-89, les commissaires ont décidé de résister à cette prétention, et après un débat de trois années la corporation, en 1892, a abandonné ses prétentions, remis tous les deniers qui avaient été versés en trop, et accepté ce que les commissaires offraient. La réduction ainsi faite à venir jusqu'à la date du règlement, s'est élevée à $8,388.68.

LEST.

Durant l'année nous avons fait l'acquisition de quatre mille soixante tonnes de matières à remplage, se composant du lest des navires, presque tout de l'excellent granit, et au prix de $358.75, soit une moyenne de 8¾ cts la tonne. Ce lest a été distribué sur les propriétés des commissaires, comme suit: Quai de la Pointe-à-Carcy, 1,540 tonnes; docs Louise, 780 tonnes; brise-lames, 1,745 tonnes.

RÉPARATIONS AUX PROPRIÉTÉS.

On a porté une attention particulière, durant l'année, aux diverses propriétés de la commission, en les entretenant et en les mettant en excellent état. Le quai de la Pointe-à-Carcy est maintenant en voie de construction et sera terminé dans le cours de l'année; on est aussi à remédier aux défauts de la muraille du quai du bassin intérieur, connu sous le nom de "Couettes." On trouvera les détails dans le rapport de l'ingénieur en chef.

NOMINATION ET ÉLECTION DES COMMISSAIRES.

Le 7 avril on a reçu du sous-ministre de la marine, d'Ottawa, une communication qui annonçait que, par un arrêté en conseil du 17 mars, M. Félix Carbray, M. P.P., pour Québec-Ouest, avait été nommé membre officiel de la commission du havre de Québec, et à une réunion des commissaires tenue le 8 août, on a reçu une lettre du commerce maritime, informant que MM. W. Rae et R. H. Smith avaient été unanimement réélus pour le représenter dans la commission pour le terme à venir de trois ans; de la chambre de commerce de Québec et de la chambre de commerce de Lévis, que M. R. R. Dobell et M. Julien Chabot avaient été respectivement réélus comme leurs représentants dans la commission pour la même période.

VISITE DU PRÉSIDENT À OTTAWA.

Le 5 avril, le président (M. Edmond Gouin) s'est rendu à Ottawa, accompagné de l'ingénieur en chef et du secrétaire-trésorier, dans le but d'avoir une entrevue avec l'honorable ministre des travaux publics concernant certains travaux nécessaires pour compléter les améliorations du havre, et afin d'obtenir les crédits non employés pour cet objet.

A 11 a.m., le 6, accompagné de ses fonctionnaires, et assisté de MM. A. G. Turcotte, M.P., de L. G. Desjardins, M.P., et du sénateur Landry, le président a eu une longue entrevue avec l'honorable ministre, auquel il a exposé les besoins de la commission de la façon la plus claire et la plus énergique. Le ministre a donné aux divers articles sa plus sérieuse considération et a finalement demandé que le tout lui fût exposé sous forme de mémoire (annexe n° 3), avec tous les plans et estimations nécessaires, afin de pouvoir mieux s'en occuper. C'est ce qui a été fait, et depuis cette entrevue, l'honorable ministre a chargé son ingénieur en chef d'examiner les

travaux, et il a lui-même fait une visite sur les lieux, accompagné de ses principaux fonctionnaires. Les commissaires espèrent qu'ils seront, cette année, en état d'exécuter ces améliorations.

ÉLÉVATEUR À GRAINS ET HANGAR À FARINE.

Désireux d'encourager, de ce port, l'exportation du grain et autres produits de commerce pour lequel les nouveaux travaux du havre offrent des facilités sans rivales, les commissaires, pour un loyer nominal, ont cédé à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour vingt-cinq ans, des emplacements pour un élévateur et un hangar à farine, et ils espèrent voir la construction commencer cet hiver, afin qu'on puisse utiliser ces travaux pendant une partie, au moins, de la saison prochaine.

POLICE RIVERAINE.

Voici une copie de la correspondance qui a été échangée entre le ministère de la marine, à Ottawa, la chambre de commerce de Québec, et les commissaires, à ce sujet :

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 11 mai 1892.

A l'honorable CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—A une réunion au complet des commissaires du havre de Québec, il a été unanimement résolu :—

"Que le président et le secrétaire soient autorisés à écrire à l'honorable ministre de la marine pour attirer son attention sur le présent état peu satisfaisant de la police préposée à la protection du havre."

Les commissaires représentent respectueusement à l'honorable ministre, qu'à leur avis le maintien de ce corps est une nécessité absolue.

Ce qui se passe à Montréal ne peut servir de base à une comparaison, et on ne pourrait se procurer une police municipale payée à même des fonds municipaux, et il ne serait pas raisonnable de l'exiger.

Les armateurs et les expéditeurs de Québec préféreraient de beaucoup que la police riveraine fut maintenue dans son ancien état d'efficacité, même si la présente taxe était maintenue.

C'est pourquoi ils prient instamment le gouvernement d'organiser le corps sans délai, vu que déjà la taxe a été prélevée et versée par les steamers et les navires arrivés jusqu'à ce jour, et qui s'attendent à recevoir la protection nécessaire en cas de besoin.

Nous demeurons, monsieur,
Vos très obéissants serviteurs,
EDMOND GIROUX,
Président.
JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

MINISTÈRE DE LA MARINE, OTTAWA, 16 mai 1892.

A M. EDMOND GIROUX,
Président de la commission du havre,
Québec.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 11 courant, dans laquelle vous transmettez, au nom des commissaires du havre de Québec, copie de la résolution adoptée par la commission, qui attire l'attention sur l'état peu satisfaisant de la police riveraine et demande que ce corps soit maintenu à titre d'absolue nécessité, et, en réponse, j'ai l'honneur de vous informer que des mesures seront immédiatement prises pour l'organisation du corps durant la présente saison.

Je dirai cependant que les armateurs qui paient la taxe de la police riveraine et dont le plus fort sont des étrangers, désirent que cette police soit congédiée, et

qu'ils sont parfaitement prêts à prendre soin de leurs propres marins, vu qu'ils ne reçoivent pas assez d'avantages de ce service pour les dédommager des impôts versés.

Il existe aussi un vif désir chez les principaux armateurs et les agents de bateaux à vapeur à Montréal en faveur de l'abolition des taxes imposées pour le maintien de la police riveraine et les marins malades afin de rendre le Saint-Laurent aussi libre que possible pour l'encouragement du commerce maritime qui y vient et dans le but de lui permettre de rivaliser avec les ports de mer du littoral.

Bien à vous,

CHARLES H. TUPPER.

CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC,
QUÉBEC, 7 octobre 1892.

A M. JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier de la commission du havre,
Québec.

MONSIEUR,—Sur la demande du président de la chambre de commerce de Québec, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'une lettre qui a été adressée à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, à Ottawa, au sujet du transport du contrôle de la police riveraine à la commission du havre de Québec, et d'exprimer l'espoir que les commissaires assumeront probablement cette responsabilité pour la plus grande efficacité du service dans l'intérêt du port de Québec, conformément au désir d'un grand nombre de ceux qui sont intéressés dans le commerce maritime de ce port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre humble serviteur,

N. LEVASSEUR,
Secrétaire.

CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC,
QUÉBEC, 8 sptembre 1892.

A l'honorable C. H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer, au nom du conseil de la chambre de commerce de Québec, qu'à une récente réunion du conseil la question de la police riveraine de Québec a été de nouveau sérieusement discutée, et que ce débat s'est terminé par une résolution recommandant que le corps soit mis sous le contrôle de la commission du port de Québec, et que les impôts maintenant perçus sur le tonnage pour le fonds des marins malades soient entièrement abolis.

J'ai l'honneur de soumettre les susdites recommandations à votre examen.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

N. LEVASSEUR,
Secrétaire.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 12 octobre 1892.

A M. N. LEVASSEUR,
Secrétaire de la chambre de commerce de Québec,
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 7 courant, dans laquelle vous transmettez copie d'une lettre expédiée par ordre du conseil de votre chambre à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, à Ottawa, et recommandant que la police riveraine soit maintenue et que son contrôle soit remis entre les mains des commissaires, et, dans la même communication, exprimant l'espoir que, pour la plus grande efficacité de ce service, et conformément au désir de ceux qui ont des intérêts dans le commerce maritime de ce port, les commissaires assumeront cette responsabilité.

J'ai instruction de vous dire en réponse que, si le gouvernement le désire, les commissaires sont prêts à prendre la direction de la police riveraine, pourvu qu'ils aient le pouvoir de percevoir assez de droits pour faire face aux dépenses en rapport avec ce service, ces droits ne devant en aucun cas dépasser les taux actuels.

Je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC,
QUÉBEC, 30 novembre 1892.

A M. JAMES WOODS,
Secrétaire de la commission du havre,
Québec.

CHER MONSIEUR,—Vous trouverez sous ce pli copie d'une lettre du ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa, que j'ai instruction de vous transmettre par ordre du conseil de la chambre de commerce de Québec.

J'ai l'honneur d'être, monsieur votre humble serviteur
N. LEVASSEUR,
Secrétaire.

MINISTÈRE DE LA MARINE, OTTAWA, 22 novembre 1892.

A Mr N. LEVASSEUR,
Secrétaire de la chambre de commerce de Québec,
Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre que vous adressiez le 7 courant à sir John S. D. Thompson, ministre intérimaire de la marine et des pêcheries, avec copie d'une lettre des commissaires du havre de Québec, dans laquelle ces derniers déclarent qu'ils assumeront la responsabilité de la direction de la police riveraine de Québec, pourvu qu'ils aient le pouvoir de percevoir assez de droits pour faire face aux dépenses en rapport avec le service, et je dois vous informer que l'affaire sera soumise au ministre de la marine et des pêcheries à son retour à Ottawa.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

COUPE DE GLACE.

Plusieurs personnes ayant demandé la permission de couper de la glace dans le bassin Louise, les commissaires l'ont fait analyser par le rév. M. Laflamme qui, tout en déclarant cette glace d'une assez bonne qualité, ne l'a pas jugée suffisamment pure pour servir au breuvage. On n'a en conséquence accordé que deux permis, savoir : à MM. Boswell, Frères, et Proteau et Carignan, brasseurs, lesquels ont donné chacun un cautionnement de $1,000 pour garantir que cette glace ne servira qu'à des *fins de refroidissement.*

Trente-huit mille six cent quarante-trois blocs de glace, tous destinés à la consommation locale, ont été coupés durant l'hiver de 1891-92, soit une différence de huit mille six cent quarante-trois blocs de plus que la quantité coupée l'année dernière.

Au présent rapport sont annexés les relevés ordinaires contenant les renseignements fournis chaque année à votre ministère au sujet du port, ainsi qu'un état des comptes de la commission pour l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DU HAVRE,
QUÉBEC, 16 décembre 1892.

M. JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier
de la commission du havre, Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les travaux exécutés durant la saison de 1892:—

BASSIN DE LA PRINCESSE-LOUISE.

Les voies ferrées des commissaires sur la jetée et le mur transversal ont été utilisées et employées en commun pour la première fois depuis leur construction par trois compagnies de chemin de fer, savoir: la Compagnie canadienne du Pacifique, la Compagnie du Québec et Lac Saint-Jean et la Compagnie du Montmorency et Charlevoix. Les règlements établis par les commissaires pour le contrôle du trafic collectif ont fait face jusqu'ici aux besoins pour lesquels ils ont été rédigés, et il n'y a pas eu lieu de les modifier; bien que le nombre de wagons qui ont circulé chaque jour sur les voies ait été considérable, il n'y a pas eu de confusion ou de conflit d'intérêts.

L'arrangement en vertu duquel une partie de la voie ferrée est utilisée en commun à titre de raccordement entre les lignes des commissaires sur la jetée Louise et les lignes du chemin de fer canadien du Pacifique, du chemin de fer du Lac Saint-Jean, et du chemin de fer Montmorency et Charlevoix, et, à titre de raccordement entre le pont du chemin de fer sur la rivière Saint-Charles et la station de la rue Saint-André, a paru jusqu'ici donné satisfaction, vu qu'il n'a pas été fait de représentations à cause de retard pour atteindre ou quitter la jetée.

Les voies ferrées des commissaires sur la jetée et le mur transversal ont été maintenues en bon état, et une autre voie de garage a été posée à la voie n° 4, c'est-à-dire à la voie le long de la façade du coffrage septentrional; cette nouvelle voie de garage était devenue nécessaire pour donner des moyens de logement suffisants au commerce de bois de plus en plus considérable qui se fait sur cette ligne.

Le chemin de la jetée, entre le quai de délestage et le mur transversal, a été macadamisé et passé au rouleau, et généralement mis en bon état. La pierre qui a servi à ce travail a été cassée durant l'hiver et se composait de granit qui avait servi de lest aux navires. Durant l'été dernier on s'est procuré une nouvelle quantité de cette pierre, qui sera cassée durant l'hiver pour réparer la chaussée entre le mur transversal et l'extrémité occidentale de la jetée.

Le quai de délestage qui forme le mur oriental du bassin a été réparé; ces réparations se sont composées surtout de la construction d'un escalier à l'extrémité méridionale du quai; du remplage de tout l'intérieur du quai jusqu'au couronnement au moyen du lest des navires; du planchéiage de la surface pour recevoir les chargements de charbon; du renouvellement d'un certain nombre de poteaux d'amarrage; du renouvellement de toutes les défenses le long du fleuve Saint-Laurent, et du bordage en palplanches de la façade sur une distance de 800 pieds en madriers d'épinette rouge de 3 pouces; et du posage de défenses sur les pilotis à l'angle nord-ouest. Ce quai a aussi été réparé en trois circonstances, alors qu'il a été avarié par des navires qui sont venus s'y heurter.

QUAI DE LA POINTE-À-CARCY.

Ce quai et les édifices qui s'y trouvent ont subi des réparations considérables.

Tout le coffrage défectueux le long de la façade du Saint-Laurent et de la façade méridionale a été démoli et reconstruit; la longueur totale qui a été ainsi réparée est de 420 pieds. Les compartiments extérieurs ont été remplis de pierre et l'intérieur du quai est maintenant prêt à recevoir le remplage ordinaire; deux navires ont déjà déchargé leur lest dans le quai depuis que ces réparations sont terminées. Il reste à planchéier toute la façade réparée. Ce travail n'a pu être fait cette année, vu l'époque avancée de la saison lorsqu'on s'est mis à l'œuvre.

L'assise de l'entrepôt n° 2, qui se composait de poteaux reposant sur l'ancien coffrage, étant détériorée et menaçant la sûreté de l'entrepôt, a été renouvelée, et on a construit à la place des fondations solides en caissons, charpente qui s'élève

de l'ancien coffrage aux poutrelles du plancher. La charpente en chêne et les longrines inférieures en pin ont aussi été renouvelées, de sorte que toute la fondation de cet entrepôt est en bon état. L'espace au-dessous du plancher reste, toutefois, à remplir.

MAGASIN N° 1.

Le coffrage au-dessous de ce bâtiment ayant cédé, le magasin menaçait de se renverser. Le bâtiment a été levé et redressé, et on a mis au-dessous une nouvelle fondation ; on a aussi renouvelé une partie des longrines en chêne et en pin et mis le magasin en bon état.

DIVERSES PRORIÉTÉS.

On a construit une clôture neuve entre les quais de Reynar et de Jalbert et planchéié une partie de la surface du quai de Reynar ; on a fait subir en outre de menues réparations aux édifices qui se trouvent sur cette propriété. On a posé des poutres neuves dans les magasins n° 6 et n° 8, et mis un plancher neuf et de nouvelles poutres dans la division d'entrepôt du magasin n° 4 ; le plancher d'une partie du magasin n° 11 a été renouvelé. De nouvelles défenses ont été posées autour de divers quais, durant l'été.

Les portes du bassin à flot ont été fermées la première fois le 11 mai et sont restées en fonction jusqu'au 28 octobre.

Le 2, le 29 et le 30 septembre, la marée n'ayant pas monté suffisamment, les portes n'ont pas été ouvertes à la marée du matin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ST. GEORGE BOSWELL,

Ingénieur en chef.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,

QUÉBEC, 2 janvier 1893.

A M. JAMES WOODS,

Secrétaire-trésorier, commission du havre,

Québec.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport qui suit sur le trafic des bassins Louise et des quais.

Dans le cours de la saison dernière 42 paquebots, représentant un tonnage inscrit de 110,575 tonneaux, se sont servi des bassins pour décharger le bagage des immigrants et 3,615 tonnes de fret pour Québec et l'ouest. De plus 30 steamers ont déchargé 777 tonnes de fret pour Québec et débarqué leurs immigrants.

Dix-neuf steamers, représentant un tonnage de 29,978 de registre, ont déchargé 8,787 tonnes de fret pour Québec.

Quatorze steamers, représentant 121,668 tonnes, ont utilisé les bassins et y ont déchargé leurs cargaisons complètes de houille, qui se sont élevées à 22,981 tonnes.

Onze voiliers, représentant 11,443 tonneaux, ont déchargé 8,082 tonnes de houille ; 830 barges, représentant 3,200 tonneaux, ont déchargé 4,736 tonnes de houille, et 5 goélettes, de 600 tonneaux, ont aussi déchargé 275 tonnes de houille.

Quarante-six voiliers, représentant un tonnage de 41,480 tonneaux, ont utilisé les bassins à prendre des cargaisons complètes de bois de construction et de madriers, et le trafic de surface a requis l'emploi de 3,864 wagons de chemin de fer.

Immigration.—Dans le cours de la saison dernière les divers paquebots ont débarqué 14,000 passagers d'entrepont au dépôt des immigrants, bassin Louise, lesquels ont été expédiés à leur demeure future par le chemin de fer canadien du Pacifique.

On n'a pas tenu compte des passagers de première et de seconde.

Le steamer *State of Georgia*, après s'être échoué et après avoir coulé à fond en venant de Montréal, a été renfloué et remorqué dans le bassin Louise, où il a été déchargé avant d'entrer dans le bassin de radoub.

Le steamer *Texas*, ayant une cargaison complète, après avoir abordé un autre steamer dans le chenal, en venant de Montréal, a mouillé dans le bassin Louise pour

se faire radouber; ceci fait il a pris la mer sans avoir eu à décharger sa cargaison ou ses bestiaux.

Le steamer *Coomassee*, en route pour la mer, s'est échoué dans le chenal du nord, au large de l'île d'Orléans, et s'est subséquemment rendu dans le bassin Louise; après avoir déchargé sa cargaison on constata qu'il n'exigeait pas de radoubage. Il reprit conséquemment sa charge et partit pour la mer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JOS. F. GOLDEN,

Gardien de quai.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,

QUÉBEC, avril 1892.

A l'honorable J. ALDRIC OUIMET,

Ministre des travaux publics, Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à la demande que vous m'avez faite lors de l'entrevue que j'ai eu l'honneur d'avoir avec vous le 6 courant, de vous exposer, sous forme de mémoire, les diverses questions que nous avons alors discutées, afin que le gouvernement pût se rendre compte parfaitement des besoins des commissaires du havre de Québec, et, partant, de pouvoir s'en occuper avec intelligence, j'ai l'honneur de vous faire l'exposé qui suit:—

QUAI DES COMMISSAIRES.

L'ingénieur des commissaires a examiné ce quai au mois d'août 1890, dans le but de se rendre compte de son état véritable et de déterminer le prix de revient de réparations efficaces.

D'après le rapport qu'il fit alors (document n° 1 ci-joint) et les plans qu'il soumit (feuille n° 1) il résulte que ce quai a besoin d'être rempli à partir d'une profondeur de 20 à 26 pieds jusqu'au niveau du couronnement. Il y a, au centre du quai, un espace parfaitement vide qui n'est traversé que par une série de pièces de bois, profonde de cinq pieds, et ces pièces sont maintenant vermoulues. Le bordage de la façade du quai sur le fleuve a cédé et le remplage est en partie tombé dans le Saint-Laurent, ce qui fait qu'à certains endroits le long de la façade du quai il n'y a qu'une profondeur d'eau de 19 pieds à marée basse. La charpente du quai est vermoulue sur une profondeur de 15 pieds à partir du couronnement, et il faut la renouveler et la rendre solide avant de pouvoir terminer le remplage du quai. L'extrémité orientale du quai a besoin d'être exhaussée de trois pieds, car il s'est affaissé d'autant depuis sa construction. Le magasin n° 1 (document n° 2 ci-joint) érigé sur ce quai et assis sur un coffrage défectueux et vide est maintenant dans un état de dilapidation; le prix de revient de réparations permanentes et efficaces, et qui rendraient le quai propre à l'usage, s'élèverait à $23,120.

FAÇADE EN EAU PROFONDE DU CÔTÉ SEPTENTRIONAL DU QUAI DES COMMISSAIRES.

Le quai des commissaires, qui forme le côté sud du bassin à flot des docks Louise, a été construit sur la surface naturelle du terrain qui, à l'endroit où se trouve le quai, était généralement au-dessus de l'étiage. Il a été conséquemment impossible de terminer le dragage du bassin à flot, car en le faisant le quai des commissaires aurait été affouillé et détruit. La partie non draguée du bassin est droit en face de l'entrée des docks et elle offre une source de grand danger aux navires qui les utilisent, un vaisseau, le *Wylo*, ayant fait naufrage à cause de l'existence de ce banc. C'est pourquoi les commissaires, pour terminer le bassin à flot, désirent obtenir l'eau profonde le long du côté septentrional du quai des commissaires.

Cette addition au bassin à flot non seulement enlèverait le haut-fond dangereux, mais donnerait aussi un mouillage long de 600 pieds pour les steamers qui jaugent 30 pieds d'eau, et augmenterait considérablement l'étendue de la surface et la valeur du quai des commissaires.

Le coût de ces travaux, s'ils étaient exécutés en coffrage, s'élèverait à environ $113,761, d'après le rapport de l'ingénieur en chef (document n° 3) et les plans ci-

inclus (feuilles nos 1 et 2). S'ils étaient érigés en béton et en maçonnerie, d'après le plan n° 3, le prix de revient serait d'environ $229,916 (estimation n° 3). Le lieu où serait la façade projetée en eau profonde du quai des commissaires est indiqué sur le plan général des docks, feuille n° 4, coloré en rouge et compris entre les lignes marquées des lettres E, F, G, H.

MUR DU QUAI DU SUD—BASSIN À FLOT.

En vertu d'une convention en date du 27 mars 1892, passée entre les compagnies de chemins de fer Lac Saint-Jean et du Montmorency et Charlevoix, les commissaires ont acquis la possession d'une lisière de terre large de 40 pieds et longue d'environ 1,200 pieds, indiquée sur le plan général, feuille n° 4, colorée en rouge et comprise entre les lignes marquées des lettres A, B, C, D, immédiatement au sud de la ligne des commissaires, ainsi que les droits riverains de toutes les propriétés au sud de cette lisière.

La Compagnie du chemin de fer du Lac Saint-Jean a érigé une gare, un élévateur, un hangar à marchandise, etc., sur sa propriété, où se trouve situé le point terminal de la ligne, et elle est à terminer le remplage de cette propriété, laquelle est colorée en jaune sur le plan général, feuille n° 4, et la compagnie utilise aujourd'hui cette propriété comme point terminal pour les compagnies de chemin de fer.

Les commissaires, par la construction d'un mur de soutènement en coffrage et en remplissant le terrain compris entre les lettres A, B, C, D, obtiendraient une façade pour les vaisseaux jaugeant 30 pieds d'eau longue d'environ 1.200 pieds à relativement peu de frais, augmentant considérablement ainsi la valeur des docks pour le commerce maritime. Ils bénéficieraient aussi des avantages à retirer du monopole des droits de quaiage, etc, sur les marchandises transportées par les compagnies de chemin de fer intéressées dans le point terminal en question. Ces travaux projetés seraient, en nature, semblables à ceux indiqués sur la feuille n° 2, pour la façade en eau profonde du quai des commissaires, et leur prix de revient est évalué à environ $128,000. (Document n° 4.)

RÉCLAMATION DE PETERS, MOORE ET WRIGHT.

Jugement a été rendu en cour suprême, dans cette cause, au mois de novembre 1891, condamnant les commissaires à payer la somme de $87,468.71, avec les intérêts à compter du 4 février 1886, et les frais s'élevant à $752.95.

De cette somme totale il faut déduire les versements faits à MM. Peters, Moore et Wright jusqu'à concurrence de $30,000 depuis l'institution du procès, avec l'intérêt sur chaque versement à compter de sa date, ce qui laisse un reliquat à payer, disons le 1er mai 1892, de $83,037.65.

L'action première dans cette cause a été prise par MM. Peters, Moore et Wright, au mois d'août 1886, et leur réclamation était alors de $184,241.26, avec l'intérêt du premier novembre 1881. On verra donc qu'en contestant cette réclamation, les commissaires ont réussi à faire une économie considérable, de fait, à l'exception d'une *erreur de copiste* de $34,472, laquelle a été comptée contre eux, toutes leurs prétentions ont été maintenues.

Le 7 mai 1889, pour permettre aux commissaires d'en appeler du jugement de la cour supérieure dans cette cause, un arrêt du conseil a été passé qui autorisait le président et le secrétaire d'alors de se porter caution jusqu'à concurrence de $100,000, et maintenant que la cause est terminée et que jugement final est rendu, ces cautions et, par leur entremise, le gouvernement, sont responsables de cette somme de $100,000. Ci-annexés sont les documents qui suivent:—A. 1, lettre de G. G. Stuart; A. 2, lettre de G. G. Stuart; A. 3, copie de l'arrêt du conseil; A. 4, état de la somme qui reviendrait à Peters, Moore et Wright le 1er mai 1892.

SOLDE NON EMPLOYÉE DES SOMMES ACCORDÉES PAR LE PARLEMENT POUR LES AMÉLIORATIONS DU HAVRE ET QUI SONT MAINTENANT ENTRE LES MAINS DU GOUVERNEMENT DU CANADA.

Par les actes 36 Vic., chap. 62, 43 Vic., chap. 17, 45 Vic., chap. 47, 47 Vic., chap. 9, 49 Vic., chap. 19, et 50-51 Vic., chap. 41, $3,975,000 ont été votées pour les commissaires du havre de Québec, dont $723,000 ont servi au rachat de l'ancienne

dette, le reliquat devant *servir uniquement à l'exécution d'améliorations dans le havre de Québec et pour aucun autre objet absolument.* (*Voir* l'acte 36 Vic., chap. 62 et autres actes.)

Par suite d'une fausse interprétation de la loi, on a payé des intérêts à même ce capital jusqu'à concurrence de $396,000, ce qui était appliquer des fonds votés par le parlement à un objet auquel ils n'ont jamais été destinés, et le paiement de cet intérêt était certainement illégal.

Par l'acte 51 Vic., chap. 6, les commissaires furent dégagés de toutes obligations en rapport avec cette somme de $396,000 et on leur remit des obligations pour cette somme, le gouvernement, par le même acte et en même temps, prenant possession de tous les surplus des commissaires, s'élevant à $223,929.23.

Il est donc évident que ce versement illégal d'intérêt à même le capital a été reconnu par le gouvernement, et par l'acte que je viens de citer, les commissaires ont été mis dans la même position que si cette somme n'avait jamais été retirée ou versée.

La position maintenant est qu'il y a des crédits, dont aucun n'a été annulé ou modifié, jusqu'à concurrence de $3,975,000. A l'encontre de cette somme les commissaires ont retiré $3,529,000, et le gouvernement a en mains des obligations pour autant, ce qui laisse un reliquat de $446,000 disponible pour la continuation des améliorations du havre.

Maintenant voici ce qu'on demande respectueusement : qu'à même ce reliquat non employé de $446,000, le gouvernement avance $348,000 pour les fins suivantes :

Réparations, Pointe-à-Carcy	$ 23,120 00
Creusage à la façade intérieure, Pointe-à-Carcy	113,761 00
Mur du quai du sud, bassin à flot	128,000 00
Peters, Moore et Wright	83,037 65
Total	$ 347,918 65

Lors de la conversation que j'ai eue avec vous le 6, je vous ai exposé aussi clairement que possible les avantages et la nécessité de ces améliorations, particulièrement en ce qui concerne le quai de la Pointe-à-Carcy, avec un banc de sable à l'entrée du dock qui peut d'un jour à l'autre amener un accident entraînant la perte de centaines de mille piastres, et qui offre un obstacle infranchissable aux steamers de premier ordre qui utilisent les docks Louise.

En terminant, je ferai respectueusement remarquer que, bien qu'il y ait une somme considérable d'arrérage d'intérêt due par les commissaires, la partie de beaucoup la plus considérable s'est accumulée alors que les travaux étaient en voie d'exécution ; d'un autre côté les commissaires ont contre votre ministère des réclamations, en rapport avec le bassin de radoub, pour la somme de $5,909.54, contre le ministre de l'agriculture, pour l'espace occupé par les édifices des immigrants, pour la somme de $79,142.88, et le règlement de ces réclamations permettrait aux commissaires de faire face à une partie de cet intérêt.

Les commissaires croient que les améliorations recommandées, et qui consistent à rendre l'entrée sûre, à utiliser le terrain acheté de la compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, terrain sur lequel se trouve un élévateur, y compris l'érection projetée d'un élévateur par la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, opéreront un changement considérable dans le commerce du port, et feront des améliorations du havre de Québec un placement rémunérateur et rapportant des intérêts.

Avec ce mémoire se trouvent des copies, marquées B 1, de la correspondance qui s'est échangée entre les commissaires et le ministère des finances, concernant le reliquat de $446,000 des crédits non employés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

EDM. GIROUX,

Président.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 31 décembre 1892.

Relevé indiquant le mouvement du cabotage du port pendant la saison de navigation de 1892 (dressé sur les rapports faits à ce bureau).

Chargements par goélettes	770
do bateaux	589
do barges	77
do bateaux à vapeur	281
Tonnage	396,167
Equipages, hommes	17,459
Passagers	63,179

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

ÉTAT COMPATATIF du revenu de la commission pour les années 1891 et 1892.

—	1891.	1892.	Différence en 1892.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Droits de tonnage	11,612 19	14,922 71	*3,303 52
do d'importation	2,893 08	2,451 71	†441 37
do d'exportation	4,195 10	4,965 45	*770 35
do de havre	2,323 40	2,412 00	*89 09
Recettes des propriétés	34,161 47	44,662 26	*10,500 79
Intérêt	809 61	1,397 64	*588 03
Lots de grève et en eau profonde	1,977 37	1,977 37	.....
Divers	232 60	8 90	†223 70
	58,204 82	72,798 53	*14,593 71

†Diminution. *Augmentation.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

RELEVÉ indiquant le prix des travaux du havre jusqu'au 31 décembre 1892.

Nature des travaux.	Dépense totale, y compris l'intérêt, etc.	Réduction effectuée sous l'autorité de 51 Vic., ch. 6, représentant l'intérêt et le fonds d'amortissement payés à même le capital.	Montant du fonds d'amortissem. des commissaires du havre et accumulations qui, en vertu de 51 Vict., ch. 6, sont devenus partie du rev. cons. du Canada.	Réduction nette.	Prix net des travaux à date.	Somme totale reçue du gouvernement fédéral.	Somme totale votée.	Statuts autorisant la dépense.	Montant disponible.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	
Améliorations du havre	3,281,418 54	Int. 378,670 05 F.A. 17,329 95 396,000 00	223,929 23	Int. 154,740 82 S.F. 17,329 95 172,070 77	3,126,677 72	2,889,802 42	3,252,000 00	36 Vic., c. 62 43 do 17 45 do 47 47 do 9 49 do 19 50-51 do 41	362,197 58	La dette de la commission s'élevant à $723,000, rachetée en vertu de 36 Vic., ch. 62, n'est pas incluse dans ce relevé.

Certifié, JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1893.

DT. REVENU ET DÉPENSE. AV.

1892.		$ cts.	1892.		$ cts.
31 déc....	Droits de tonnage	14,922 71	31 déc....	Appointements des employés	8,005 28
	do d'importation	2,451 71		do sténographes	591 25
	do d'exportation	4,965 45		Frais judiciaires	592 33
	do de havre	2,412 49		Rapport et annexes	501 25
	Recettes provenant des propriétés	44,662 26		Dépenses sur les propriétés	13,669 43
	Lots de grève et en eau profonde	1,977 37		Auditeurs pour 1891	200 00
	Intérêt	1,397 64		Service de maître de havre	77 65
	Divers	8 90		Enlever la glace	75 00
				Ferronnerie	387 50
				Divers	3,700 52
				Surplus sur les frais d'exploitation	44,998 32
		72,798 53			72,798 53

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

Dt. **Bilan, 31 décembre 1892.** **Av.**

		$ cts.		$ cts.
Meubles de bureau		3,557 57	Lots de grève et en eau profonde	54,706 31
Montant au débit des concessionnaires des lots de grève et en eau profonde		42,941 90	Receveur général	43,380 00
Au débit de diverses personnes pour loyers, quaiage, y compris les réclamations non réglées contre le gouvernement		112,744 02	Débentures du havre de Québec	3,612,802 42
Quai du brise-lames		224,039 54	Profits et pertes	345,035 75
do de la Pointe-à-Carey		282,066 35		
do des Indes orientales		48,552 99		
do du Grand-Tronc		15,740 32		
do Wellington		86,541 85		
do d'Atkinson		51,103 20		
do de Reynar		9,918 29		
Améliorations du port		3,126,677 72		
En caisse	$ 1,051 52			
En dépôt	44,288 72			
		45,340 24		
Compte de vérins		394 87		
do d'outils		1,870 91		
do d'ancres		256 50		
Effets en portefeuille		1,518 74		
Compte indéterminé		2,659 47		
		4,055,924 48		4,055,924 48

JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné les livres et pièces justificatives de la commission du havre de Québec pour l'année expirée le 31 décembre 1892, et que ce qui précède est une copie correcte du bilan.

A. GABOURY, } *Auditeurs.*
A. AHERN, }

QUÉBEC.

ÉTAT de l'actif et du passif d'après le bilan jusqu'à date.

1892.	ACTIF.	$ cts.	$ cts.	1892.	PASSIF.	$ cts.	$ cts.
31 déc...	Biens-fonds—			31 déc..	Débentures du port de Québec.....	3,612,802 42	
	Quai du brise-lames.....	224,039 54			Receveur général.....	43,380 00	
	do de la Pointe-à-Carcy	282,066 35					3,656,182 42
	do des Indes orientales	48,552 99			SURPLUS.		
	do du Grand-Tronc	15,740 32					
	do Wellington.....	86,541 85			Composé comme suit—		
	do d'Atkinson	51,103 20			Lots de grève et en eau profonde.....	54,706 31	
	do de Reynar.....	9,918 29			Profits et pertes.	345,035 75	
			717,962 54				399,742 06
	Améliorations du havre.....	.....	3,126,677 72				
	Agent—						
	En caisse.....	1,051 52					
	En banque	44,288 72					
			45,340 24				
	In re Lots de grève et en eau profonde—						
	Capital aux divers débits..... ..	34,756 84					
	Arrérages d'intérêt jusq. 24 juin.. ..	8,185 06					
	do do 24 déc.....	988 68					
			43,930 58				
	Loyers, quaiage, etc.—						
	Au débit du capital d'après le bilan, y compris les réclamations non réglées contre le gouvernement.....	112,744 02					
	A percevoir mais non dû.....	1,670 79					
			114,414 81				
	Vérins en réserve.....	.....	394 87				
	Ancres en réserve.....	.....	256 50				
	Outils en réserve.....	....	1,870 91				
	Mobilier de bureau	.....	3,557 57				
	Effets en portefeuille.....	.....	1,518 74				
			4,055,924 48				4,055,924 48

J. A. WOODS, *secrétaire-trésorier.*

Nous certifions par les présentes que nous avons examiné l'état de l'actif et du passif de la commission du port de Québec, le 31 décembre 1892, et que nous l'avons trouvé exact.

QUÉBEC, 31 décembre 1892.

A. GABOURY, } *Auditeurs.*
A. AHERN, }

QUÉBEC, 20 janvier 1893.

Au président et aux commissaires du havre de Québec.

MESSIEURS,—Nous avons l'honneur de faire rapport que nous avons examiné les livres et les pièces justificatives de la commission pour l'année 1892, et nous sommes heureux de déclarer que nous avons tout trouvé en bon état.

Nous devons remercier le secrétaire de nous avoir donné toute la facilité possible.

Nons avons l'honneur d'être, messieurs,
Vos obéissants serviteurs,

A. GABOURY, } *Auditeurs.*
A. AHERN, }

REGISTRE de la marée d'après le maréomètre du bassin de raboub de Lévis, dont le zéro est de niveau avec le busc du bassin, ou à 7 pieds plus bas que l'eau basse des grandes marées.

Janvier—Marée la plus haute, 26′ 7″ le 3, 9.15 p.m.
do la plus basse, 8′ 0″ le 5.
Vent d'ouest durant 16 jours.
do d'est durant 12 jours.
Calme 3 jours.
Température la plus basse, 18° le 20.
do la plus élevée, 34° le 3.

Février—Marée la plus haute, 28′ 5″ le 12, 6.35 p.m.
do la plus basse, 6′ 3′ le 29.
Vent d'ouest durant 15 jours.
do d'est durant 13 jours.
Calme 1 journée.
Température la plus basse, 6° le 6.
do la plus élevée, 52° le 25.

Mars—Marée la plus haute, 28′ 0″ le 30, 7.10 a.m.
do la plus basse, 5′ 6″ le 13.
Vent d'ouest durant 21 jours.
do d'est durant 10 jours.
Température la plus basse, 2° le 13.
do la plus élevée, 62° le 30.

Avril—Marée la plus haute, 27′ 6″ le 29, 7.50 a.m.
do la plus basse, 7′ 0″ le 11.
Vent d'ouest durant 24 jours.
do d'est durant 4 jours.
do nord durant 2 jours.
Température la plus basse, 18° le 24.
do la plus élevée, 62° le 1er.

Mai—Marée la plus haute, 28′ 6″ le 27, 6.45 a.m.
do la plus basse, 8′ 9″ le 1er.
Vent d'ouest durant 8 jours.
do d'est durant 18 jours.
do nord-ouest durant 5 jours.
Température la plus basse, 32° le 8.
do la plus élevée, 70° le 4, 14 et 30.

Juin—Marée la plus haute, 27′ 6″ le 25, 6.35 a.m.
do la plus basse, 8′ 9″ le 16.
Vent d'ouest durant 14 jours.
do d'est durant 13 jours.
do nord durant 3 jours.
Température la plus basse, 50° le 10.
do la plus élevée, 86° le 1er.

Juillet—Marée la plus haute, 26′ 3″ le 25, 7.20 a.m.
do la plus basse, 8′ 3″ le 16.
Vent d'ouest durant 27 jours.
do d'est durant 4 jours.
Température la plus basse, 56° le 6
do la plus élevée, 87° le 12, 25 et 26.

Août—Marée la plus haute, 23′ 3″ le 13, 9.04 a.m.
do la plus basse, 8′ 3″ le 8.
Vent d'ouest durant 17 jours.
do d'est durant 14 jours.
Température la plus basse, 54° le 23.
do la plus élevée, 86° le 19.

Sept.—Marée la plus haute, 26′ 3″ le 11, 9.45 p.m.
do la plus basse, 7′ 6″ le 18.
Vent d'ouest durant 20 jours.
do d'est durant 5 jours.
do nord-ouest durant 3 jours.
do nord durant 1 journée.
Calme 1 journée.
Température la plus basse, 38° le 29.
do la plus élevée, 80° le 4.

Octobre—Marée la plus haute, 27′ 3″ le 9, 8.40 p.m.
do la plus basse, 8′ 0″ le 12.
Vent d'ouest durant 22 jours.
do d'est durant 4 jours.
do nord-ouest durant 9 jours.
Température la plus basse, 28° le 31.
do la plus élevée, 58° le 18 et 19.

Novembre—Marée la plus haute, 27′ 9″ le 5, 6.35 p.m.
do la plus basse, 8′ 0″ le 6.
Vent d'ouest durant 19 jours.
do d'est durant 11 jours.
Température la plus basse, 20° le 6, 11, 21 et 23.
Température la plus élevée, 50° lh 18.

Décembre—Marée la plus haute, 27′ 6″ le 4, 6.45 p.m.
do la plus basse, 5′ 9″ le 26.
Vent d'ouest durant 26 jours.
do d'est durant 9 jours.
Température la plus basse, 19° le 26.
do la plus élevée, 36° le 8 et 9.

Les observations pour la température sont prises à 7 heures du matin et à 3 heures de l'après-midi, à l'ombre.

U. VALIQUET,
Surintendant du bassin de radoub.

ANNEXE N° 9.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DES TROIS-RIVIÈRES POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
TROIS-RIVIÈRES, 27 février 1893.

MONSIEUR,—Par ordre de la commission du havre des Trois-Rivières, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'instruction de l'honorable ministre de la marine, l'état des recettes et des dépenses de cette commission pour l'année expirée le 31 décembre 1892, ainsi qu'un relevé comparatif du commerce et de la navigation de ce port pendant la même année.

ÉTAT des recettes et déboursés.

RECETTES.

Du percepteur des douanes, Trois-Rivières—		
Droits de havre sur marchandises, à l'entrée	$ 619 35	
do do à la sortie	1,396 20	
Droits de tonnage sur navires	929 49	
Droits d'amarrage	134 23	
		$ 3,079 27
Commerce local—		
Droits de havre sur marchandises, à l'entrée	$ 158 07	
do do à la sortie	257 99	
Droits de tonnage sur navires	443 50	
Commutation	1,028 00	
Loyer de quais et amarrage	373 52	
		2,261 08
Recettes totales		$ 5,340 35

DÉPENSES.

Appointements des employés	$ 1,572 37	
Loyer, combustible, dépenses de bureau, divers	587 73	
Frais d'impression	110 66	
Dépenses de voyage	22 25	
Perceptions remises	268 99	
		$ 2,562 00
Comptes de la construction et des propriétés—		
Quai de Dean	$ 12,489 69	
Quai des commissaires, n° 1	245 71	
Divers	178 55	
		12,913 95
Compte de l'intérêt—		
Intérêt sur le quai de Dean	$ 630 00	
Obligations	210 93	
		840 93
Dépenses totales		$ 16,316 88

DT. BILAN. AV.

1892.		$ cts.	$ cts.	1892.		$ cts.	$ cts.
1er janv.	Dépôt en banque...	2,511 46		Dec. 31	Frais d'administration.....	2,293 01	
1er do	Argent en caisse	95 50		do 31	Dépenses des travaux du havre.....	12,913 95	
1er janv. au 31 déc.			2,606 96	do 31	Dépenses pour obligations.....	210 93	
	Droits de havres perçus		5,340 35	do 31	Dép. pour l'intérêt...	630 00	
31 do	Billets escomptés....		9,000 00	do 31	Perceptions remboursées.....		16,047 89
				do 31	Dépôt en banque....	614 21	268 99
				do 31	Argent en caisse.....	16 22	
							630 43
			16,947 31				16,947 31

RELEVÉ du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrée et de sortie au bureau de douane des Trois-Rivières, durant l'année terminée le 31 décembre 1891.

Relevé des navires entrés au port.	No.	Tonnage.	Relevé des navires sortis du port	No.	Tonnage.
Total des arrivages....	24	26·202	Total des navires partis.	24	26·202
Nombre de vapeurs	13	15·766	Nombre de vapeurs	13	15·766
do voiliers	11	10·436	do voiliers	11	10·436

NATIONALITÉ.

Norvégiens	12	11·244	Français	2	3·900
Anglais et Canadiens	9	10·251	Italiens	1	807

Partant de			Allant à des		
Ports de l'intérieur	7	7·832	Ports de la Grande-Bretagne	13	12·822
do de la Grande-Bretagne	5	5·215	do de l'intérieur	4	6·844
do des provinces maritimes	5	4·841	do des provinces maritimes	3	2·682
do scandinaves	5	4·414	do terreneuviens	2	2·143
do de France	2	3·900	do États du Sud	1	904
			do d'Italie	1	807
	24	26·202		24	26·202

TRAFIC LOCAL.

	Nombre.	Tonnage.
Bateaux, non enregistrés	155	.....
Goélettes	26	1·614
Barges	31	3·613
Vapeurs	144	11·899
Barges américaines	283	27·606
	639	44·732

(Non compris les bateaux de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario, ni les vapeurs locaux.

	$	$
En 1892, le volume total de notre commerce, d'après les rapports de la douane et des consuls, s'est chiffré par $934,808.		
Divisé comme suit :—		
Exportations		804,015
Importations		130,793
Contre un total de $931,000 en 1891.		
Les exportations sont divisées comme suit :—		
Aux Etats-Unis—		
40,916,650 pieds de bois de service	301,488	
1,154 pieds de bois carré	643	
12,062,750 bardeaux	24,443	
Peaux de télégraphe	2,689	
48,590 traverses de chemin de fer	9,575	
Autre bois	1,504	
20,298 cordes de bois à pulpe	76,255	
11,065,300 lbs de pulpe de bois	83,453	
288 cordes d'corce de pruche	1,440	
7,378 tonnes de foin	68,722	
16 chevaux	1,820	
10,545 moutons	30,176	
Autres produits de la ferme	948	
Peaux vertes et fourrures	3,509	
Minéraux—Amiante, serpentine, pierre et oxyde de fer	27,531	
Mobilier	22,171	
Divers	586	
		656,955
A la Grande-Bretagne—		
11,344,100 pieds de bois de construction	125,540	
4,700 pieds de bois carré	690	
470 tonnes de foin	4,700	
		130,930
A l'Italie—		
660,000 pieds de bois de construction		6,850
A Terreneuve—		
244,000 pieds de bois de construction	2,440	
Cargaison générale	1,890	
15 chevaux	1,200	
85 passagers		
		5,580
A l'Allemagne—		
Fourrures		3,750
Total des exportations		804,015
Les importations sont :—		
Des Etats-Unis—		
Farine et provisions	3,209	
2,296 tonnes de houille	8,162	
Matériel de hauts-fourneaux et meules	1,162	
Quincaillerie et machines	3,419	
Outillage de lumière électrique, etc	659	
Drogues et produits chimiques	712	
Cuir et articles en cuir	6,526	
Peaux et fourrures	3,485	
Papier, livres et imprimés	2,292	
Articles de fantaisie, etc	2,773	
Nouveautés	2,215	
Boutons et attaches à gants	1,825	
Tabac	560	
Effets de colons	19,073	
Divers	1,917	
		57,989
De la Grande-Bretagne—		
Nouveautés	20,826	
Chapeaux et casques	1,540	
Prélarts et tapis	782	
Cuir	1,778	
Cloches, etc	1,526	
		26,452
Des provinces maritimes—		
10,132 tonnes de houille		30,156
D'Autriche—		
Cuir	6,585	
Fourrures	1,870	
		8,455

	$	$
Importations—*Suite.*		
De France—		
Livres	1,912	
Instruments	148	
Fourrures	331	
Eau-de-vie	508	
Articles de fantaisie	1,399	
		4,298
De Hollande—		
3,596 galls de genièvre	1,326	
Colis	989	
		2,315
D'Allemagne—		
Cuir	491	
Vin	93	
Outils	66	
		650
De Belgique—		
Verre	293	
Musique	35	
		328
D'Espagne—		
306 galls de vin	.....	150
Total des importations	.....	130,793

Le trait caractéristique des transactions de l'année dernière est l'augmentation constante de l'exportation du bois de construction aux Etats-Unis.

De 28 millions de pieds en 1891 et de 20 millions en 1890, la quantité de bois de sciage expédiée en 1892 s'est élevée à près de 41 millions. Pour le bois de pulpe l'augmentation est au delà de 200 pour 100, et la pulpe accuse aussi un progrès.

D'un autre côté, nos transactions avec l'Angleterre ont continué à diminuer. Un peu plus de 11 millions de pieds ont été expédiés, contre 19 millions en 1891 et 20½ millions en 1890 ; 660,000 pieds exportés en Italie complètent les transactions avec les ports étrangers.

L'exportation du foin aux Etats-Unis continue à se faire sur une petite échelle ; la quantité expédiée s'est élevée à peu près à celle de l'année précédente, soit environ 7,000 tonnes, contre 30,000 et 35,000 tonnes les années antérieures. La masse de ce foin, notre principal produit de la ferme, s'est facilement vendue dans le pays, surtout à Montréal, pour la nourriture des animaux exportés en Europe. Une cargaison complète de notre foin a été expédiée directement en Ecosse à un prix raisonnable et avec une bonne perspective pour les futures expéditions pour l'Europe.

Les autres transactious, tant dans les exportations que dans les importations, ont été à peu près les mêmes que celles des années antérieures.

Le tout respectueusement soumis,

GEORGE BALCER,
Secrétaire.

ANNEXE N° 10.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE SYDNEY-NORD, C.-B., POUR 1892.

SYDNEY-NORD, C.-B., 6 février 1893.

A l'honorable M. CHAS. H. TUPPER, M.P.,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—En conformité des dispositions de l'acte relatif aux commissaires du havre, nous avons l'honneur de vous transmettre notre rapport pour l'année 1892. Les réparations requises au prolongement des travaux de la barre du nord, dont il est parlé dans notre dernier rapport, ont été commencées au mois de juin et terminées au mois de septembre, ce qui complète les travaux intérieurs de la barre du nord.

Le caisson qui a été construit a une longueur de 440 pieds et une largeur de 22, et sa hauteur moyenne est de 4½ pieds, conformément au plan de C. M. Odell.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. Odell, et voici le rapport qu'il fait :—

"MESSIEURS,—Les réparations du brise-lames sur la barre nord-est du havre de Sydney-Nord étant terminées, j'ai l'honneur de faire rapport que les travaux ont été bien et fidèlement exécutés, très solidement, et conformément aux plans et estimation que je vous ai donnés au mois de mai dernier. J'ai fréquemment inspecté les travaux durant leur exécution, du mois de juin au mois de septembre de la même année, et j'ai constaté que le bois et les autres matériaux que l'on employait étaient d'une bonne qualité, et que les travaux ont été parfaitement exécutés sous la surveillance d'un contremaître compétent et soigneux.

(Signé) "C. M. O'DELL, *I.C.*"

Nous vous transmettons sous ce pli un compte détaillé du prix de revient, avec les reçus et les pièces justificatives pour les dépenses.

Nous avons aussi l'honneur de présenter le rapport du maître de havre, qui donne la statistique ordinaire concernant le commerce maritime et la houille pour l'année.

Le caisson construit en 1880 par A. McDonald a besoin de réparations et d'être prolongé au large de manière à le raccorder avec les autres constructions érigées en 1881 et 1882.

LES RECETTES et dépenses pour 1892 ont été comme suit.

	$ cts.		$ cts.	$ cts.
Balance en caisse de 1891	1,798 52	Payé au maître du havre, salaire	400 00	
		pour louage de bateau	50 00	
1892.		V. Brown	25 00	
		A. C. Bertram	12 00	
Reçu du percepteur des douanes		J. R. Lithgow	210 53	
		G. H. D. (secrétaire)	250 00	
	1,769 05	M. J. Phoran, président	150 00	
				1,097 53
		Payé coût des répar. à la Barre du Nord (*North Bar*)—		
		C. M. Odell, pour plan	16 00	
		do pour inspection	25 00	
		Payé pour matériaux—		
		Neil McSween	57 04	
		M. McSween	19 34	
		H. Dunlap	7 00	
		E. Moore	45 30	
		Neil Campbell	46 92	
		James McDonald	9 28	
		M. McPherson	22 08	
		D. McQueen	18 90	
		Donald Beaton	47 38	
		J. Beaton	9 08	
		Lewis Moore	23 90	
		J. D. Malony	5 84	
		Thomas Moore	154 58	
		McKeen, Moore et Cie	14 93	
		Robert Musgrave	103 70	
		W. H. Moore	5 09	
		Joseph Salter	4 96	
		James Connel	5 17	
		Payé aux ouvriers—		
		Angus McIntyre	26 25	
		Alex. Campbell	33 00	
		Philip McDonald	51 30	
		Hugh McDonald	43 50	
		J. W. D. McDonald	29 37	
		Charles Campbell	8 12	
		Charles Cann, etc	23 12	
		Joseph Nowlen	3 95	
		Alex. McPhee	3 50	
		E. Leslie	68 00	
		Isaac Jerret	40 60	
		J. W. Cann	0 45	
		Henry Langwith	37 50	
		Bayard Osborne	22 00	
		Alex. McRae	48 95	
		Alex. Walsh	0 50	
		John Walsh	1 25	
		John J. Walsh	0 25	
		Joseph Mumblequit	1 25	
		John Walsh	46 25	
		Alex. Walsh	20 00	
		Charles Cook	2 00	
		John J. Johnson	32 20	
		J. W. McMillan	37 80	
		B. Musgrave	2 50	
		W. Jerret	29 90	
		Archibald et Cie	40 00	
		Steamer "Zaidee"	12 00	
		Compte du lest	32 07	
		Coût des travaux à la Barre du Nord (*North Bar*)		1,369 07
		W. H. Moore, 5 pour 100 de commission		88 45
		Balance en caisse		1,012 52
	3,567 57			3,567 57
A balance	1,012 52			

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

M. J. PHORAN,
W. H. MOORE,
GEO. H. DOBSON.

RAPPORT DU MAITRE DU HAVRE DE SYDNEY-NORD, 1892.

SYDNEY-NORD, 2 février 1893.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport de la navigation et la statistique des chargements de houille pour l'année 1892.

ARRIVÉES DE NAVIRES.

	1892.		1891.	
	Nombre	Tonnage.	Nombre	Tonnage.
Steamers transatlantiques	310	247,245	386	352,469
Cabotiers	56	12,768	82	16,315
Navires	11	14,300	6	7,906
Barques	70	42,544	67	47,101
Brigantins	38	8,180	81	17,090
Goélettes	779	71,520	899	73,334
Matelots	.....	12,389	.....	16,000

Exportations de houille.

Années.	Mines de Sydney	Victory.	Internationale.	Bridgeport.	Réserve.	Totaux.
1881	133,135	.....	78,285	.....	68,884	285,304
1882	133,623	.....	102,927	.....	74,432	310,982
1883	131,673	154	96,997	.....	10,447	33,601
1884	131,339	10,408	80,798	3,045	86,500	312,140
1885	105,124	41,066	63,750	12,290	741,823	296,413
1886	122,000	46,745	105,590	12,500	84,500	371,335
1887	117,000	63,000	105,590	12,000	105,000	408,000
1888	130,000	78,000	102,000	25,000	106,771	440,000
1889	125,000	88,900	123,666	26,000	140,000	469,337
1890	144,100	94,000	135,000	32,000	153,200	526,000
1891	150,000	75,000	128,000	25,000	81,500	551,201
1892	163,000	108,000	107,000	33,000	135,852	846,852

PORT DE SYDNEY-NORD.

ÉTAT comparatif donnant les dates de la clôture et de l'ouverture de la navigation, ainsi que celles du premier arrivage de la mer et du dernier départ, pour les onze dernières années.

Années.	Fermeture de la navigation.	Ouverture de la navigation.	Dernier départ.	Dernier arrrivage
1881	22 janvier	25 février	19 janvier	1er avril
1882	27 do	2 mai	24 do	2 mai
1883	19 do	29 mars	17 do	1er avril
1884	16 do	22 avril	16 do	27 do
1885	22 do	24 do	15 février	25 do
1886	28 février	4 do	15 do	15 do
1887	21 do	2 do	27 janvier	28 do
1888	19 janvier	25 mars	16 do	7 do
1889	23 février	6 do	27 do	30 mars
1890	23 do	6 do	17 do	30 do
1891	27 janvier	14 do	27 do	15 do
1892	Ouv. tout l'hiv.	.....	6 février	7 février

Les bouées ont été mises en place le 1er mai, et enlevées le 30 de décembre.

Respectueusement soumis,

GEO. B. MOFFAT,

Maître du havre.

ANNEXE N° 11.

RAPPORT DU MAITRE DU HAVRE À HALIFAX, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

BUREAU DU MAÎTRE DU HAVRE,
HALIFAX, N.-E., 27 janvier 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année terminée le 31 décembre 1892, donnant le nombre, le gréement et le tonnage des navires soumis aux droits du maître du havre et qui sont entrés dans ce port pendant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. O'BRYAN,
Maître du havre

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

RECETTES et dépenses du maître du havre, Halifax, N.-E., depuis le 1er janvier jusqu'au 31 décembre 1892.

DT. AV.

—	Nombre	Gréement.	Tonnage.	$ cts.	—	$ cts.
A honoraires perçus	151	Steamers..	227,756	702 00	Remis au maître du havre pour dépenses et rémunération	1,562 50
A honoraires perçus	5	Navires...	7,328	25 00		
A honoraires perçus	44	Barques..	27,625	167 50		
A honoraires perçus	8	Trois mâts barques.	3,800	25 00		
A honoraires perçus	4	Bricks...	1,211	8 50		
A honoraires perçus	50	Brigantins.	8,493	78 00		
A honoraires perçus	512	Goélettes.	47,937	556 50		
				$1,562 50		$1,562 50

Certifié sous serment devant moi à Halifax, N.-E., ce 27e jour de janvier 1893.

WM MCKERRON,
Notaire public.

E. O'BRYAN,
Maître du havre.

ANNEXE N° 12.

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux dont les dispositions se trouvent au chap. 86, Statuts revisés du Canada, pour la nomination de maîtres de ports ; les dates de la proclamation ; les noms des maîtres de port nommés ; les dates de la nomination des maîtres de port ; le montant que les appointements de chacun d'eux ne doivent pas excéder, et le total des droits perçus par chacun d'eux pendant l'année expirée le 31 décembre 1892, avec l'excédant, s'il y en a, porté au crédit du receveur général.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1892.	Montant payé au receveur général.
				$ cts	$ cts.	$ cts.
Collingwood	3 mars '77	Andrew Lockerbie	3 mars '77	200 00	73 00	.....
Fort-William	7 juillet '91	J. J. O'Connor	7 juilllet '91	400 00	.....	...
Goderich	28 avril '76	Thomas N. Dancey	22 avril '76	300 00	41 00	.....
Midland	22 juillet '82	E. Polkinghorn	22 juillet '82	200 00	191 00	.....
Parry-Sound	24 mars '83	John Galna	19 mars '83	200 00	108 50	.....
Penetanguishene	2 fév. '77	Francis Dunsome	3 juin '81	200 00	16 50	.....
Port-Arthur	12 mai '84	J. J. O'Connor	6 juillet '91	200 00	.....	.....
Rondeau	4 mai '78	W. R. Fellowes	17 déc. '88	100 00	40 50	.....
Southampton	23 sept. '75	W. H. Johnston	— oct. '82	100 00	37 00	....
Sarnia	25 juillet '85	Robt. McAdam	3 mai '86	300 00	.....	.....

PROVINCE DE QUÉBEC.

Amherst	14 sept. '78	John Cassidy	2 sept. '78	200 00	20 50	.....
Bersimis	31 juillet '91	E. D. Chase	31 juillet '91	200 00	.....	.....
Carleton	8 déc. '81	Joseph Cauchon	26 juillet '92	200 00	.....	.....
Chicoutimi	17 juin '85	Ainsworth Sturton	8 juin '86	200 00	.....	.....
Grande-Entrée	— fév. '92	Colin Wallace	19 fév. '92	200 00	.....	.....
Gaspé	25 sept. '74	Francis J. Eden	3 avril '89	500 00	.....	.....
Havre-aux-Maisons	9 août '87	Peter Bourque	9 août '87	200 00	16 00	.....
Lachine	19 avril '80	Vacant	.....	.....	.....	.....
Matane	19 oct. '77	G. C. Pelletier	11 août '88	200 00	21 50	.....
Métis	7 fév. '78	P. F. Leggatt	7 fév. '78	200 00	64 00	.....
New-Carlisle	25 fév. '89	Digby Smollett	25 fév. '89	200 00	5 50	.....
New-Richmond	15 avril '82	Henry Leblanc	3 avril '82	200 00	25 50	...
Baie-du-Chêne	27 mars '80	Jas. D. Sowerby	22 mars '80	200 00	.....	.....
Paspébiac	12 mai '77	Hugh Christie	22 mai '77	150 00	27 50	.....
Port-Daniel	25 mars '89	J. Enright	11 sept. '90	200 00	3 00	.....
Rimouski	5 mars '77	Jos. St. Laurent	30 mai '78	200 00	9 50	.....
Rivière-Ouelle	22 juillet '82	Achilles Fraser	22 juillet '82	100 00	.....	.....
Saint-Thomas	2 janv. '86	Eug. Hammond	21 déc. '85	200 00	142 50	.....
Saint-Jean	Dans le havre de Montréal.	Alfred Pinsonneault	8 mars '88	500 00	548 00	48 00
Sorel		Pierre Bellefeuille	20 avril '75	300 00	322 50	22 50

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1892.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bathurst	30 mai 1873	James Andrew	23 mars 1881	200 00	70 50	.....
Havre de Black et havre au Castor	22 sept. 1883	E. W. Cross	17 sept. 1883	100 00	8 00	...
Bouctouche	30 mai 1873	Melem Chase	30 juill. 1890	100 00	15 00	.....
Campbellton	30 mai 1873	William Mott	9 juill. 1873	200 00	30 00	.....
Campobello	30 mai 1873	W. E. Sulis	16 déc., 1892	100 00	.....	.....
Caraquette	30 mai 1873	Louis Poirier	17 avril 1883	150 00	14 50	....
Chatham	30 mai 1873	Wm. Johnston	25 juin 1879	300 00	448 00	148 00
Cocagne	30 mai 1873	John Brooks	7 juill. 1873	100 00	.....	.....
Dalhousie	30 mai 1873	Wm. Smith	19 mars 1888	200 00	166 00	.....
Dorchester	30 mai 1873	E. Palmer	11 avril 1887	200 00	20 00	.....
Frédériction	30 mai 1873	Vacant	.....	.....	.....	.....
Grand-Manan, Nord	18 sept. 1876	James A. Pettis	21 mai 1888	100 00	.....	.....
Grand-Manan, Sud	22 août 1889	Abel Wilcox	22 août 1889	100 00	4 50	.....
Grand-Shemogue	17 mai 1875	Fred. Chapman	21 mai 1888	100 00	.....	.....
Harvey	30 mai 1873	H. E. Graves	8 juill. 1884	100 00	46 50	.....
Hilsborough	30 mai 1873	W. H. Carlisle	20 mai 1890	150 00	66 50	.....
Cap-Hopewell	25 août 1891	Josiah Christopher	25 août 1891	200 00	.....	.....
Récif de St-Stephens	30 mai 1873	Charles Young	22 avril 1876	100 00	2 00	.....
La Tête, etc	22 sept. 1883	Jos. Chambers	17 sept. 1883	100 00	6 50	.....
Petit Shippegan et le Goulet Miscou	1er mai 1886	Donald Harper	19 avril 1886	100 00	3 50	.....
Petit-Shemogue	5 sept. 1888	Fred. Chapman	5 sept. 1888	100 00	.....	.....
Moncton	30 mai 1873	Vacant	.....	.....	.....	.....
Musquash	26 mars 1874	George Rose	16 mai 1887	100 00	.....	...
Newcastle	30 mai 1873	John Niven	7 juill. 1873	300 00	144 50	.....
Joggins-Nord	30 mai 1873	Vacant	.....	.....	.....	.....
Port-Elgin et Baie-Verte	6 fév. 1873	Jacob Silliker	6 fév. 1878	200 00	.....	.....
Pokemouche	7 juill. 1883	Vital Lousier	23 juin 1883	100 00	.....	.....
Richibouctou	30 mai 1873	James Alexander Jardine	11 mai 1874	200 00	90 50	....
Rockland	30 mai 1873	Vacant	.....	.....	.....	.....
Sackville	30 mai 1873	Alexander Ford	28 juin 1888	200 00	.....	.....
Saint-André	30 mai 1873	John Wren	6 mai 1884	100 00	64 50	.....
Saint-George	30 mai 1873	Alexander Dick	29 août 1884	100 00	14 50	.....
Saint-Martin et Quaco	14 mai 1874	Joseph Carson	14 mai 1874	100 00	5 50	.....
Shédiac	30 mai 1873	Alexander McQueen	19 mai 1876	300 00	95 00	.....
Shippegan	30 mai 1873	John DeGrace	10 août 1880	100 00	8 00	.....
Tracadie	7 mai 1874	Vital Arceno	9 juill. 1875	100 00	3 00	.....
Waterside	.....	Wm. Riley Copp	3 sept. 1889	100 00	8 00	.....
Iles de l'Ouest	4 fév. 1879	Thos. K. Parker	4 fév. 1879	200 00	.....	.....

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Advocate	15 mai 1880	Samuel Morris	10 mai 1880	100 00	.....	.....
Annapolis	12 mars 1875	William Cummings	16 mai 1879	200 00	.....	.....
Rivière-aux-Pommes	14 août 1886	Robt. Fields	9 sept. 1890	200 00	20 00	.....
Arichat	22 avril 1879	Francis Marmeau	6 mai 1884	200 00	.....	.....
Baddeck	23 sept. 1875	Alex. McAulay	10 déc. 1890	100 00	9 00	.....
Barrington	10 juill. 1882	Thos. L. Banks	23 nov. 1885	200 00	34 00	.....
Bayfield	11 juill. 1879	John McDonald	11 juill. 1879	200 00	.....	.....
Baie Saint-Laurent	21 avril 1887	G. Zwicker	21 avril 1887	200 00	.....	.....
Rivière-à-l'Ours	25 sept. 1874	Robert Austin	4 avril 1887	100 00	47 50	.....
Havre-au-Castor	24 juill. 1880	Henry Hawboldt	22 sept. 1888	100 00	3 50	.....
Grand-Havre	9 juin 1883	Donald McKenzie	28 mai 1883	100 00	19 50	.....
Rivière-Bourgeoise	1er mai 1886	E. C. Bouchie	19 avril 1886	100 00	9 00	.....
Bridgewater	6 mai 1874	Joseph Robins Wyman	6 mai 1874	100 00	49 00	.....
Bras d'Or, y compris New-Campbelltown	6 mai 1874	A. Livingston	25 août 1891	200 00	1 00	.....
Cap-Canso	6 juin 1876	William Walsh	6 juin 1876	100 00	115 00	15 00

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas exceder.	Montant perçu en 1892.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cap du Nègre ou havre Nord-Est	18 mai 1881	A. D Perry	18 mai 1881	200 00	22 50	.....
Chester	8 sept. 1883	Arch. Evans	4 août 1883	100 00	27 00	.....
Chéticamp	20 avril 1876	Fulgence Ancoin	15 avril 1876	100 00	.....	.....
Havre de Clarke	1er juin 1881	J. B. Brennan	1er juin 1881	200 00	12 50	.....
Clementsport	1er mai 1877	Thomas Tracey	1er mai 1877	100 00	14 00	.....
Ligne de comté à Grand-Narrows	9 juin 1883	Vacant	.....	.....	.....	.....
Baie-des-Vaches	3 mars 1879	Hector McDonald	3 mars 1879	400 00	108 50	.....
Havre-au-Corbeau	30 sept. 1888	John Ehler	5 mai 1890	100 00	.....	.....
D'Escousse	23 janv. 1885	Arthur Pertus	6 mars 1890	100 00	42 00	.....
Digby	19 fév. 1878	James A. Hughes	19 fév. 1878	300 00	26 50	...
Baie-de-l'Est	25 août 1883	Donald McInnes	5 avril 1886	100 00	.....	.....
Fourchier	22 mai 1889	Neil McLean	22 mai 1889	100 00	1 00	.....
Gaberouse	3 mars 1879	John Wm. Hardy	2 nov. 1886	100 00	.....	.....
Glasgow et jetée du Cap-Breton	30 oct. 1880	Angus McQuarrie	30 oct. 1880	300 00	247 00	.....
Halifax	l'Acte n'exige pas de proclamation.	Edward O'Brien	18 mars 1880	1,800 00	1,562 50	.....
Hantsport	27 juin 1884	Edward Davison	27 juin 1884	225 00	187 50	.....
Ingonish, Baie Nord d'	22 mars 1881	William Thompson	24 mars 1881	200 00	.....	.....
Ingonish, Baie Sud d'	9 oct. 1884	P. C. Brewer	9 juin 1886	100 00	.....	.....
Havre International, Sydney	30 oct. 1880	Michael Neville	30 oct. 1880	300 00	317 00	17 00
Havre d'Isaac	30 oct. 1889	Andrew J. Blakely	30 oct. 1889	100 00	25 00	.....
Jeddore	20 sept. 1890	Wm. Jennox	20 sept. 1890	100 00	6 50	.....
Baie Jordan	25 oct. 1876	Matthew Drips McKenzie	25 oct. 1876	150 00	16 50	.....
LaHave ou anse Getson	12 mars 1875	George Henry Zwicker	25 fév. 1875	300 00	27 50	.....
L'Ardoise, Haut et Bas	22 août 1884	George Burke	29 août 1884	100 00	2 50	.....
Lingan	12 juill. 1881	Thomas Laffin	12 juill. 1881	200 00	.....	.....
Liscombe	18 mai 1881	David Rosenheiser	9 août 1888	200 00	19 00	.....
Lac du Petit Bras-d'Or, entre la Pointe McKay et Grands-Narrows	25 avril 1884	Peter McLean	25 avril 1884	100 00	.....	.....
Lac du Petit Bras-d'Or, de la Pointe McKay aux riv. Washadebuck	25 avril 1884	Alex. J. McNeill	25 avril 1884	100 00	.....	.....
Petite Baie Glacée	3 août 1874	E. Douglas Rigby	8 mai 1884	200 00	183 50	.....
Petits-Narrows et Pointe aux Atocas	9 juin 1883	Norman Matheson	23 mai 1883	100 00	2 00	.....
Liverpool	19 janv. 1877	Wm. A. Kenny	19 janv. 1877	200 00	131 50	.....
Lockeport	18 mai 1881	E. A. Capstick	18 mai 1881	200 00	.....	.....
Louisburg	17 mars 1879	Louis Dickson	5 oct. 1887	200 00	77 50	.....
Lunenburg	3 déc. 1875	William Henry Begg	3 déc. 1875	150 00	92 00	.....
Mabou	17 juill. 1880	Finlay Rankin	23 juin 1880	100 00	0 50	.....
Baie-Mahone	16 mai 1887	W. A. Pickles	16 mai 1887	200 00	28 00	.....
Anse McNair	12 mars 1875	Ronald McEachen	8 mars 1875	150 00	.....	.....
Main-à-Dieu	31 juill. 1886	John Farrell	21 juill. 1886	100 00	5 00	.....
Maitland	26 mai 1885	Vacant	.....	.....	.....	.....
Montagne Marbrée	.....	D. Macdonald	26 mars 1878	200 00	0 50	.....
Margaretsville	26 mars 1878	Robert Earley	26 juill. 1892	100 00	.....	.....
Baie Marguerite	16 juill. 1875	Francis Peter Boutillier	9 juill. 1875	100 00	33 50	.....
Margaree	12 juin 1886	Julian White	2 août 1889	100 00	6 50	.....
Mérigomish	26 mars 1878	W. C. Olding	26 mars 1878	100 00	.....	.....
Rivière Météghan	10 fév. 1883	Urbain Doucette	31 janv. 1883	100 00	19 00	.....
Havre de McNeil	9 juin 1883	A. Hayman	28 mai 1883	100 00	.....	.....
Musquodoboit	19 mai 1882	David Williams	19 mai 1882	100 00	.....	.....
New-Haven	9 juin 1883	H. A. McLeod	17 août 1889	100 00	.....	.....

TABLEAU donnant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de havre.	Date de la nomination.	Montant des honoraires de bureau que les appointem. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1892.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Northport	27 juin '82	John Burns	27 juin '82	100 00	39 00	.....
Anse Nord-ouest, anse de Coleman et havre d'Aspotogan	22 déc. '76	P. Boutillier	30 juin '92	.....	.....	.....
Parrsboro'	22 oct. '73	Edward Walter Beaty	22 oct. '73	200 00	270 50	.....
Pont de la Petite-Rivière	7 juill. '83	Joseph Nelson Parks	27 avril '88	100 00	.....	.....
Havre Plaster	6 mai '74	Vacant	.....	.....	.....	.....
Port-George	1er mai '77	Charles B. Weaver	1er mai '77	150 00	.....	.....
Port-Gréville	13 mars '80	George Hatfield	8 avril '91	200 00	20 00	.....
Port-Hawkesbury	16 juill. '75	Daniel Henesey	9 juill. '75	200 00	119 00	.....
Port-Hood	16 juill. '75	John Murphy, jeune	9 juill. '75	200 00	5 50	.....
Port-la-Tour	14 avril '81	William Nickerson	14 avril '81	200 00	3 50	.....
Port-Lorne	27 mars '86	Samuel Beardsley	13 mars '86	200 00	1 50	.....
Port-Mulgrave	8 mars '76	David Murray	12 oct. '92	200 00	2 50	.....
Port-Medway	25 juin '79	John W. Hut	19 avril '84	200 00	.....	.....
Pubnico	27 sept. '82	D. Q. Amireau	27 sept. '82	100 00	53 00	.....
Pugwash	22 oct. '73	A. A. Stevens	22 oct. '73	100 00	40 50	.....
Anse de Ritcey	26 sept. '84	Joseph Ritcey	29 sept. '84	100 00	45 00	.....
Rivière Jean	26 mars '78	H. Campbell	11 juin '91	100 00	1 50	.....
Sainte-Anne, y compris l'Anse Fuches	20 avril '81	Peter McLean	20 avril '81	200 00	9 50	.....
Rivière Sainte-Marie	18 mai '81	James G. Pride	18 mai '81	200 00	13 50	.....
Saint-Pierre	24 janv. '81	Peter McNeill	17 sept. '83	200 00	83 50	.....
Sambro	27 déc. '79	Ben Smith, aîné	23 déc. '79	200 00	17 00	.....
Havre Sheet	14 mai '74	Malcolm, McFarlane	6 déc. '83	150 00	74 00	.....
Shelburne	27 août '77	John A. McGowan, jeune	22 janv. '80	200 00	183 00	.....
Havre au Navire	2 juin '84	Conrad Marks	2 juin '84	100 00	12 50	.....
Smith's Mountain	9 juin '83	James McKillop	28 mai '73	100 00	.....	.....
Tatamagouche	27 fév. '78	Samuel Hingley	18 mars '87	200 00	3 50	.....
Tidnish	5 juill. '82	Charles Fields	30 juin '84	100 00	27 00	.....
Torbay et Whitehead	18 mai '81	O. N. Feltmate	18 mai '81	200 00	19 00	.....
Tusket	18 mars '75	Charles W. Hatfield	7 mars '87	100 00	.....	.....
Jetée Victoria, Sydney	25 juill. '84	York H. Barrington	25 juill. '84	200 00	215 50	15 50
Wallace	22 oct. '73	Charles E. Kerr	28 juill. '85	100 00	.....	.....
Arichat-ouest	20 août '90	Simon Terrio	20 août '90	100 00	20 00	.....
Baie-Ouest	8 mai '84	John McInnes	8 mai '84	100 00	1 50	.....
Port-Ouest	8 mars '87	Joseph D. Payson	8 mars '87	200 00	24 50	.....
Whycocomagh	29 oct. '75	Neil McKinnon	8 oct. '75	100 00	1 00	.....
Havre de Woods	.....	S. K. Woods	19 juill. '92	200 00	20 50	.....
Yarmouth	18 mars '75	Ebenezer Scott	19 oct. '77	250 00	255 00	2 00

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Alberton et Cascumpec	15 juill. '74	Algernon Wells	18 déc. '90	200 00	7 50	.....
Baie-Fortune	10 avril '75	John R. Coffin	29 avril '78	200 00	.....	.....
Brudnell	25 juill. '85	John A. Gordon, jeune	25 juill. '85	200 00	.....	.....
Cap-Traverse	23 mai '84	Vacant	.....	.....	.....	.....
Rivière Cardigan, y compris Pont Cardigan	2 juill. '78	Hercules McDonald	2 juill. '78	200 00	.....	.....
Rivière Cardigan, depuis l'emb. de la riv. jusq. la r. n. de la riv. Mitchell	2 juill. '78	Allan Campbell	14 juin '83	100 00	.....	.....
Cove-Head	15 mai '80	James D. McMillan	15 mai '80	100 00	.....	.....
Charlottetown	15 juill. '74	David Small	17 juin '74	400 00	168 50	.....
Crapaud	15 juill. '74	Wesley Myers	17 juin '74	200 00	.....	.....
Egmont	15 juill. '74	George Bollum	3 nov. '85	200 00	.....	.....
Georgetown	15 juill. '74	Samuel Hemphill	1er déc. '87	200 00	80 00	.....

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu d'actes fédéraux, etc.—*Fin.*

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD—*Fin.*

Nom du port.	Date de la proclamation.	Nom du maître de port.	Date de la nomition.	Montant des honoraires de bureau que les appoint. ne doivent pas excéder.	Montant perçu en 1892.	Montant payé au receveur général.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.
Grande-Rivière	10 avril '75	Ronald S. McDonald	10 avril '75	200 00	.....	.....
Grande-Rivière, jusqu'à et y compris la Pointe du Peuplier et le quai de la Chapelle	10 avril '75	Vacant	.....	.....	.....	..
Malpèque	10 juill. '74	Alex. Thomson	5 avril '87	200 00	1 50	.....
Miminegash	17 avril '80	Michael McElroy	12 avril '80	100 00	.....	.....
Pont-Montague	15 juill. '74	J. M. Aitken	28 mai '92	200 00	11 00	.....
Havre Murray	17 juin '74	Wm. Millar	17 juin '74	200 00	.....	.....
Rivière Murray	15 juill. '74	Hugh McKay	8 mai '84	200 00	.....	....
New-London	15 juill. '74	George Mackenzie	17 juin '74	200 00	5 00	.....
Pinette	15 juill. '74	Vacant	.....	.....	.....	.....
Port-Hill	15 juill. '74	James Ellis	17 juin '74	200 00	.....	.....
Pownal	10 juill. '79	A. A. Moore	10 juill. '79	100 00	.....	.....
Baie Rollo	10 avril '75	Vacant	.....	.....	.....	....
Rustico	17 mai '75	Geo. W. McKay	12 avril '81	200 00	.....	.....
Baie Saint-Pierre	10 avril '75	John McGrath	28 juin '87	200 00	.....	.....
Souris, Est et Ouest	10 avril '75	John McCormick	25 avril '79	200 00	.....	.....
Summerside	15 juill. '74	James Grady	7 nov. '87	200 00	27 00	.....
Tignish	22 avril '90	Vacant	.....	.....	.....	.....
Tracadie	17 mai '75	Donald Campbell	31 janv. '81	200 00	.....	.....
Tryon	12 avril '77	Vacant	.....	.....	.....	....
Pont de la riv. Vernon	19 mai '74	John Finlay	9 oct. '84	200 00	3 50	.....
Rivière Ouest	17 mai '75	Vacant	.....	.....	.....	.....

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nanaïmo	10 avril '75	E. Quennell	24 oct. '84	500 00	590 00	90 00
New-Westminster	23 janv. '80	J. N. Draper	18 août '86	400 00	59 00	.....
Quadra	17 avril '77	Vacant	.....	.....	.....	.....
Vancouver, y compris Burrard-Inlet	22 fév. '88	M. W. Thane	22 fév. '81	400 00	428 00	.....
Victoria et Esquimalt	20 mars '75	W. R. Clarke	23 mars '81	600 00	519 50	....

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

ANNEXE N° 13.

SERVICE RELATIF À LA MARÉE.

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE,
TORONTO, 10 février 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport du capitaine Douglass sur le progrès des travaux en rapport avec le service relatif à la marée (tant les travaux exécutés conjointement avec moi que ceux qu'il a faits après mon départ et jusqu'à son arrivée à Toronto).

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
CHARLES CARPMAEL,
Directeur.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

L'OBSERVATOIRE,
TORONTO, 30 décembre 1892.

M. CHARLES CARPMAEL, M.A., F.R.A.S.
Directeur du service météorologique du Canada.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de vous faire le rapport de mes opérations depuis le 16 juillet dernier, date à laquelle je vous ai rejoint à Québec, opérations exécutées sous vos ordres à la pointe sud-ouest d'Anticosti; à Grindstone, îles de la Madeleine; Saint-Jean, N. B.; et subséquemment d'après vos instructions, la visite de l'île Saint-Paul, d'où je suis revenu à Saint-Jean et à la Pointe sud-ouest de l'île d'Anticosti.

Pour plus de facilité de consultation, j'ai divisé mon rapport en annexes, sur lesquelles j'attire respectueusement votre attention.

(*a*) Opérations conjointes avec vous à la Pointe sud-ouest de l'île d'Anticosti en juillet et août, et seul ensuite en novembre.

(*b*) Opérations à Saint-Jean, N.-B., conjointement avec vous, et seul ensuite pour la pose d'un marégraphe à cette station.

(*c*) Construction proposée d'un marégraphe à Grindstone, îles de la Madeleine.

(*d*) Construction proposée d'un marégraphe à Atlantic Cove, île Saint-Paul.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
BLOOMFIELD DOUGLAS, N.R.R.

ANNEXE A.

POINTE SUD-OUEST, ILE D'ANTICOSTI.

MONSIEUR,—Nous nous sommes rencontrés le 16 juillet à Québec, où nous nous sommes embarqués à bord du steamer *Alert*. Le 26 nous débarquions à la pointe sud-ouest d'Anticosti

La colonne et autres matériaux nécessaires à la construction du marégraphe furent débarqués, et avec l'aide de deux charpentiers et quelques manœuvres, le marégraphe fut érigé à l'endroit que vous aviez choisi en novembre 1891 ; le 12 août le marégraphe était en position.

Le 1er octobre un très fort vent du nord-ouest amena une marée extraordinaire qui emporta les poutres et autres supports du marégraphe, de même qu'une grande quantité de pierres utilisées comme lest à l'intérieur de la base, et comme protection à l'extérieur.

Mademoiselle Jessie Pape a, pendant la tempête et au risque de sa vie, sauvé le mécanisme de grand prix pour l'enregistrement automatique de la marée, et m'a aidé à l'apporter au quartier général, après ma deuxième visite à Anticosti.

Suivant les instructions de M. Carpmael j'ai visité la pointe sud-ouest en novembre dernier, et j'ai fait avec beaucoup de soin un nouvel examen et inspection de la baie.

Après avoir étudié avec soin la question du meilleur emplacement pour le marégraphe, je persiste dans l'opinion que l'endroit où il a été placé le 12 août dernier peut être protégé contre les tempêtes à moins de frais qu'aucun autre, et le marégraphe peut être placé sur le bord du rivage dans une position facile pour les visites de l'observateur.

Un brise-lames construit vers la mer protégerait efficacement le marégraphe contre les gros coups de mer du nord-ouest dans la baie.

Dimension du brise-lames, disons 1,408 pieds cubes à 30 cents le pied cube	$423 00
Superstructure	30 00
Colonne en fer, 25 x 3 pieds en diamètre	50 00
Accessoires	20 00
Fret depuis Saint-Jean, N.-B., jusqu'à Gaspé	25 00
Fret du bois et de la colonne depuis Gaspé jusqu'à la pointe sud-Ouest, Anticosti	40 00
Tuyaux	40 00
Bureau	40 00
	$668 00

Relativement au projet d'employer des colonnes en fer au lieu de colonnes en bois, comme dans le premier marégraphe construit à la pointe sud-ouest, et celui récemment placé à Saint-Jean, N.-B., je vous ferai remarquer respectueusement que j'ai déjà porté à votre connaisssance le fait que l'on peut acheter six chaudières en fer à Saint-Jean, N.-B., aux prix suivants :—Cinq, de 40 pieds de long par 2 pieds et 9 pouces de diamètre, à $60 chacune ; une de 40 pieds de long par 3 pieds en diamètre, à $75.

J'ai vu ces chaudières à flot dans le havre de Saint-Jean, N.-B., et j'ai été frappé par l'idée qu'elles fourniraient, au meilleur marché possible, le meilleur genre de colonnes que nous pourrions désirer pour des marégraphes.

Je regrette de ne pas avoir vu ces chaudières avant l'acceptation des offres faites pour le marégraphe placé à Saint-Jean.

Je recommanderais fortement l'achat immédiat de ces chaudières, qui sont en bon état et d'excellent fer battu. Elles serviraient amplement pour tous les marégraphes que l'on pourra placer sur la côte pendant la prochaine saison. Mon estimation du coût du nouveau marégraphe à la pointe sud-ouest d'Anticosti est basée sur l'emploi de ces chaudières.

ANNEXE B.

SAINT-JEAN, N.-B.

Le 17 août dernier, je vous ai accompagné dans votre deuxième visite au port de Saint-Jean, N.-B., dont nous avions fait l'inspection en novembre, en vue d'y établir une station ; nous y avions fait le choix d'un emplacement très convenable, mais dont nous ne pouvions obtenir l'usage en 1892, en raison de certaine dispute entre le conseil de ville et les locataires du quai.

Un emplacement préférable à celui sur lequel le marégraphe a été récemment construit avait été choisi alors, mais le maître du havre ne le considérait pas propice, vu que le marégraphe se serait trouvé exposé au danger d'être avarié par les câbles de navires et aussières.

Des plans et devis furent préparés, et des soumissions furent demandées aux entrepreneurs de Saint-Jean qui ont habitude de construire des quais et jetées.

Les entrepreneurs qui étaient dans le cas de nous donner des soumissions furent vus, et l'ouvrage projeté leur fut pleinement expliqué.

Les soumissions reçues ayant été trouvées beaucoup trop élevées, de nouvelles soumissions furent demandées suivant les instructions envoyées par le sous-ministre de la marine et des pêcheries, et une offre de MM. Beatteay et Thompson de faire l'ouvrage pour la somme de $355 fut acceptée.

Une ouverture fut faite dans le coin de l'entrepôt sur le quai de la Pointe Reed, mais l'on constata que l'emplacement ne convenait pas du tout.

En examinant soigneusement la nature du fond à une profondeur de 26 pieds au-dessous du niveau du quai, et l'accumulation de terre glaise ressemblant à de la boue trouvée en dessous de la couche de pierre, je suis venu à la conclusion qu'il serait plus sage d'abandonner ce site et d'en choisir un autre. Nous en trouvâmes un convenable au coin sud-est du quai, près des marchés.

Je me mis en rapport avec le maire, M. Peters, les ingénieurs de la ville et le maître du havre, et j'ai obtenu l'autorisation nécessaire pour placer le marégraphe à cet endroit. Permission fut aussi accordée de déplacer le poteau d'amarrage placé tout près de l'endroit où le marégraphe est aujourd'hui érigé. Vu le changement d'emplacement de nouvelles soumissions furent demandées, et celle de MM. Beatteay et Thompson, à $505, fut acceptée.

C'était un ouvrage très difficile, parce qu'il a fallu placer la colonne sur un fond de pierre, dans 53 pieds d'eau à marée haute, marées du printemps.

Le fond était trop dur pour y enfoncer des pilotis. Le quai auquel a été adossé le marégraphe n'est pas en bon état. La hauteur des marées est de 30 pieds au printemps, et il a fallu lester pesamment la colonne pour contrebalancer la résistance de flottage à 36 pieds, car la colonne devait être parfaitement étanche.

La pression hydraulique à marée haute à 36 pieds de profondeur était considérable, s'élevant à plus de 100 tonnes sur la première verge et le pied de la colonne étanche.

Les entrepreneurs ont eu beaucoup de difficulté à rendre la colonne suffisamment forte pour résister à la pression extérieure en mettant à l'intérieur des poutres suffisamment résistables, et cette difficulté a été la cause de quelque retard, mais je suis heureux de pouvoir dire qu'ils ont parfaitement réussi et que leur ouvrage donne satisfaction.

Lorsque je suis retourné à Saint-Jean, le 14 novembre, l'ouvrage étant presque terminé, j'ai constaté que la colonne avait besoin d'être protégée contre la glace et les petites embarcations que l'on amarre près des petites marches. Dans ce but et suivant vos instructions une forte palplanche a été placée à environ 2 pieds au-dessous du zéro dont je me suis servi dans la pose du marégraphe.

N'ayant pas d'instruments de nivellement avec moi, et croyant qu'il valait mieux vailler de concert avec les ingénieurs de la cité, j'ai demandé le concours de M. Hurd Peters, ingénieur en chef de la cité, afin de fixer une borne de repère sur la fondation en granit de l'hôtel des douanes en rapport avec le marégraphe.

M. Peters a cordialement accompli ce devoir.

Le cadran de l'horloge du marégraphe automatique de sir William Thompson, dont la fondation a été placée sur le roc au fond de la rivière, est à 36·92 pieds au-dessus de zéro sur le marégraphe d'observation à l'œil, et 23·03 pieds au-dessous de la borne de repère sur le granit au coin sud-est de l'hôtel des douanes.

Vu la grande hauteur de la colonne dans laquelle le personnel du marégraphe d'observation à l'œil est placé pour travailler, et l'objection que l'on avait à se servir des supports de l'entrepôt ou des quais, vu qu'ils sont tous affectés plus ou moins par l'action de la marée, l'on a jugé nécessaire de placer des arcs-boutants et des tirants en fer sur le toit du bureau, afin de donner un écartement suffisant aux étais en fer supportant et maintenant la colonne. Nous avons rencontré aussi quelques difficultés à placer avec succès le marégraphe d'observation de la manière que vous aviez indiquée, vu l'amplitude considérable de la marée et le fait que le personnel doit se mouvoir dans un espace de 72 pieds, la colonne au-dessus n'ayant que 8 pouces carré et le tuyau dans lequel le flotteur est placé n'ayant que 6 pouces de diamètre.

Finalement, l'ouvrage fut complété avec succès, le marégraphe sir William Thompson mis en place avec beaucoup de soin et de précision, et fonctionna à notre satisfaction.

Vu les poutres additionnelles que j'ai jugé nécessaire de poser afin d'offrir une résistance à la pression de l'eau à marée haute, et la grande hauteur de la colonne, il aurait été difficile et dispendieux de vider avec un seau l'eau qui pourrait s'introduire dans la colonne par des voies d'eau, j'ai en conséquence placé dans le bureau une petite pompe qui a été trouvée d'une grande utilité. Le coulage dans la colonne est très faible, et il suffit de pomper quelques minutes tous les dix jours pour tenir la colonne à sec.

A cette station, comme à toutes les autres dans ce climat, il est nécessaire de chauffer la colonne pour empêcher la formation de la glace dans les tuyaux. M. Hutchison, l'observateur, a reçu instruction de s'informer du coût du chauffage au gaz ; en attendant il se servira d'une lampe à pétrole.

Ayant fait la comparaison finale des travaux, du marégraphe d'observation à l'œil, du marégraphe sir William Thompson, et constaté que la station était complète sous tous rapports, l'observatoire des marées a été mis sous la direction de M. D. L. Hutchison, qui est observateur météorologique à Saint-Jean.

Avant de terminer ce rapport je désire attirer respectueusement votre attention sur l'aide considérable que Son Honneur M. Peters, maire de Saint-Jean, nous a accordée avec beaucoup de courtoisie, de même que l'ingénieur de la cité et le capitaine Taylor, le maître du havre.

Le rapport et les tracés reçus de M. Hutchison depuis mon retour sont très satisfaisants et montrent que la station est en excellent état de fonctionnement.

ANNEXE C.

GRINDSTONE, ILES DE LA MADELEINE.

" Observations relatives à la marée."

Le 23 août je vous accompagnai dans votre visite d'inspection à Grindstone, îles de la Madeleine. Un endroit excellent pour un marégraphe a été choisi au coin est du brise-lames construit par un des principaux marchands, M. Leslie. J'ai fait un plan et devis des travaux à faire, et à mon arrivée à Pictou des soumissions furent demandées.

Je reçus à Saint-Jean, N. B., deux soumissions venant d'entrepreneurs de Pictou. Une à $250 et l'autre à $240, pour une colonne en bois de 14 x 3 x 3 pieds, et un bureau de 6 x 6 pieds, livré à Pictou à bord du transport. Dans mon opinion, le prix de ces deux soumissions était excessif, l'ouvrage valant environ $120.

M. Leslie m'informe qu'il est prêt à donner un bail au gouvernement pour vingt-cinq ans pour un loyer nominal.

ANNEXE D.

ILE SAINT-PAUL.

Je désire respectueusement faire remarquer qu'en vue des résultats à obtenir par l'établissement d'observatoires relatifs aux marées sur la côte et dans le golfe Saint-Laurent, il n'y a pas de station plus importante que l'île Saint-Paul.

J'ai constaté que Saint-Paul était une île difficile à visiter, et j'ai perdu beaucoup de temps à attendre le steamer *Harlaw*, le seul qui tient une ligne régulière à cet endroit.

M. Campbell, le surintendant de l'île Saint-Paul, était à bord du *Harlaw*, et pendant le voyage depuis Sydney-Nord il m'a donné les renseignements les plus complets sur l'île. M. Campbell et son fils m'ont rendu tous les services possibles dans mon examen du seul endroit de débarquement possible sur le côté est de l'île.

Cette petite baie se nomme l'Anse Atlantique. Il y a une autre petite baie sur le côté ouest de l'île et moins exposée aux tempêtes de l'océan, la baie Trinité, et l'on pourrait peut-être y trouver un emplacement favorable pour la construction d'un marégraphe, mais la distance entre cet endroit et les bureaux du surintendant à l'Anse Atlantique, est trop grande. Il y a deux milles d'un chemin très difficile.

J'ai porté alors mon attention sur l'anse Atlantique où j'ai trouvé excellent dans un petit enfoncement que j'ai nommé "Anse Carpmael."

Le petit rocher qui longe parallèlement la grève de l'île offre un excellent abri contre les vents d'est de l'Atlantique.

La profondeur de l'eau dans les basses eaux est de 3 pieds, mais cette profondeur peut être augmentée de un ou deux pieds en enlevant les pierres et cailloux, ce qui rendrait le fond uni et sûr.

Le fond est rocheux et recouvert d'une mince couche de sable et de vase que les grosses mers de l'automne enlèveraient.

L'emplacement projeté est situé à environ 530 verges de la demeure de M. Campbell, le surintendant. La route est bonne, mais sur une distance de 20 à 30 verges depuis le chemin tracé jusqu'au rocher qui surplombe l'emplacement projeté, il faudrait construire un trottoir en bois brut avec garde-fou; le coût de cette construction serait peu élevé. Il faudrait aussi construire quelques marches pour descendre du sommet du rocher au bureau.

M. Campbell, le surintendant de l'île, m'assure que l'on ne doit pas avoir de crainte quant à la sûreté de la construction, et qu'il ne s'accumulera pas de vase à l'endroit projeté.

Il dit aussi qu'on trouve toujours à cet endroit, même au milieu de l'hiver, de l'eau en dessous de la glace.

M. Campbell consentira à prendre charge du marégraphe, et je suis d'opinion que l'on ne peut trouver de meilleur officier; il est très intelligent et actif, et porte beaucoup d'intérêt à toutes les questions maritimes.

OBSERVATOIRE RELATIF À LA MARÉE À SAINT-JEAN, N.-B.

Quelques faits intéressants concernant la construction et les instruments à la Pointe Reed.

L'observatoire relatif à la marée, Pointe Reed, a été complété, les instruments ont été mis en place, et les changements de marée sont enregistrés. Le contrat pour la construction de la maison et de la colonne a été rempli par MM. Beatteay et Thompson de la façon la plus satisfaisante, sous la direction du capitaine Douglas, R.N.R. Les difficultés à surmonter ont été nombreuses, vu l'amplitude de la marée à Saint-Jean. La colonne a cinquante-sept pieds de hauteur, et elle est lestée jusqu'à vingt pieds du fond pour la tenir solidement en position. Les trente-sept pieds supérieurs ont été rendus étanches. A l'intérieur de cette colonne il y a des tubes pour les flotteurs des marégraphes automatiques et marégraphes qu'il faut suivre de l'œil. Les tubes ont six pouces de diamètre, vont jusqu'au fond du compartiment étanche, et sont reliés en traversant ce compartiment étanche, aux pommes d'arrosoir en dehors de la colonne, et à deux pieds plus bas que la ligne des plus basses marées du printemps.

Ces pommes d'arrosoir permettent à l'eau de s'introduire librement, mais empêchent la vase ou le sable de s'introduire dans les tuyaux à flotteur et rendent à peine visible sur le marégraphe l'effet des vagues produites par les vents ordinaires, mais permettent l'enregistrement des vagues de plus longue durée.

La maison ou chambre d'observation est construite sur le sommet de la colonne, et est isolée du quai afin que les vibrations produites par le roulement des voitures, etc., ne soient pas ressenties.

Sur le sommet de la maison se trouve le tuyau ou colonne pour le marégraphe d'observation à l'œil. Cette colonne est bien liée et assujettie à des arcs-boutants afin d'empêcher les vibrations.

Le principal instrument est le marégraphe automatique de sir William Thompson, fabriqué par J. White, de Glasgow. Dans cet instrument le cylindre portant la feuille d'enregistrement fait une révolution toutes les vingt-quatre heures, au moyen d'un mouvement d'horloge. La feuille de papier contient l'échelle du temps en lignes verticales; l'échelle de pieds et décimes de pieds est marquée par des lignes horizontales. Le soulèvement et la descente de la marée sont enregistrés à l'aide d'un crayon automatique à motion verticale et mis en opération par une roue placée au-dessus du support du crayon. Autour de cette roue est enroulé le petit fil de platine attaché au flotteur dans l'un des tubes. Le fil s'enroule autour de la roue lorsque le flotteur monte et se déroule lorsque le flotteur baisse. Ainsi pendant que le cylindre marche suivant le temps, le crayon trace continuellement une courbe de la marée haute à la marée basse et de la marée basse à la marée haute. Comme la marée ne décrit pas la même courbe tous les jours, la même feuille peut servir pour plusieurs révolutions du cylindre. Il est nécessaire que l'horloge soit tenue sur le temps exact du soleil, et dans ce but le marégraphe a un cadran indiquant les minutes et les secondes.

Le plan du marégraphe d'observation à l'œil a été fait par Charles Carpmael, M.A., F.R.A.S., directeur du service météorologique du Canada, et la construction en a été faite ici sous la direction du capitaine Douglas. Ce marégraphe consiste en une planche de trente-cinq pieds de longueur et couverte en métal. A la partie inférieure de la planche est placé un flotteur en cuivre. La partie supérieure de la planche est attachée à deux cordes roulant sur des roues en cuivre au sommet de la colonne; à l'extrémité de ces cordes on a attaché des poids pour contrebalancer la pesanteur de la planche, sur laquelle on a marqué une échelle de pieds et qui monte et descend librement le point d'observation à l'œil, lequel est divisé en centièmes. Le flotteur en bas de la planche flotte dans une tube semblable à celui du marégraphe automatique. Le marégraphe d'observation à l'œil est très intéressant, parce que l'on peut voir d'un coup d'œil le mouvement du flux et reflux, montrant en même temps d'une manière admirable son but, qui est de contrôler le marégraphe automatique par des comparaisons entre les deux faites deux ou trois fois par jour.

En rapport avec les observations de la marée, il est nécessaire de faire des observations météorologiques régulières, particulièrement les indications du baromètre et du thermomètre, la direction et la vitesse du vent, la pluie, etc. Un baromètre enregistreur automatique fonctionne en même temps que le marégraphe, nous donnant ainsi une indication continue des mouvements barométriques.

Il y a deux objets en vue dans les observations de la marée. Premièrement de rendre possible la prédiction de la hauteur de la marée à n'importe quelle heure; secondement, de faire les observations sur les courants de la marée. C'est ce second objet qui a récemment le plus attiré l'attention de ceux intéressés dans le commerce maritime du Canada. Plusieurs navires ont été jetés à la côte pendant la nuit et se sont perdus lorsque les officiers se croyaient encore éloignés de terre. On a cru à tort que les courants de la marée dépendaient de la direction et de la force du vent, et défiaient la prédiction. Bien que cette croyance soit vraie quant aux courants de surface, il y a raison de supposer que la plus grande partie de ces irrégularités sont dues simplement à la marée, et que leurs lois peuvent être découvertes par un système propre d'observations.

ANNEXE N° 14.

SERVICE DES SIGNAUX DU CANADA.

BUREAU DU SURINTENDANT, QUÉBEC, 29 octobre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les annexes A, B, et C, du rapport annuel pour la saison de 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. J. McHUGH.

ANNEXE A.

Rapport sur la glace, etc., dans le détroit de Belle-Ile, noté par les agents du département à Belle-Ile, Cap Bauld, Cap Norman, Forteau et l'île Greenly, depuis novembre 1891 jusqu'à juin 1892.

BELLE-ILE.

1891, 1er novembre.—Première apparition de glace en frazil venant du nord-ouest. Le steamer *Pickhuben*, de la ligne Hansa, est passé aujourd'hui ; c'est le dernier steamer de la saison.

5 décembre.—Le détroit est libre de glaces; des troupeaux de loups-marins gagnent le nord.

11 décembre.—Vent frais du nord-ouest, avec neige.

16 décembre.—Le détroit est couvert de glace en frazil.

27 décembre.—Le détroit est couvert de glaces en frazil épaisses, mais qui n'empêcheraient pas la navigation.

L'apparition des glaces le 21 novembre est la plus à bonne heure dont il est fait mention. Les années précédentes les premiers glaçons venant du nord n'ont pas été vus avant le 15 décembre.

1892.—Janvier.—Du 1er au 15 de ce mois la température a été douce, avec des rafales de neige ; depuis cette date jusqu'à la fin du mois, à l'exception de quatre jours, le thermomètre est resté au-dessous de zéro. De grandes nappes de glace en frazil se sont formées, une de ces nappes mesurant environ 4½ milles de long sur 1¼ de large. Le 31, le détroit était entièrement couvert d'une glace mince, le temps étant très calme. Aucune banquise de glace en vue jusqu'à présent.

1er février.—Vent froid de l'est, avec neige et pluie. Cette température s'est continuée jusqu'au 9, lorsqu'il est survenu une brume épaisse qui a continué jusqu'au 12.

13 février.—Un ouragan venant de l'est-sud-est a brisé les nappes de glace et les glaces en frazil, et les a chassé à la dérive vers le nord-ouest.

19 février.—Le détroit est couvert de nappes de glaces et de frazils.

Du 20 au 23 février.—La glace remonte le détroit ; vents est-nord-est.

Du 24 au 26 février.—Le détroit est bouché par la glace ; stationnaire ; vents de l'ouest.

29 février.—Le détroit est libre de glace au nord-ouest et au sud.

Chute de neige pendant trois jours seulement.

MONTAGNES DE GLACE—(*Icebergs*).

11 février	6	vues à	l'est.
19 do	8	do	do
21 do	13	do	au large.
23 do	20	do	do
26 do	13	do	do
29 do	5	do	au sud.

Pendant la dernière semaine de ce mois les loups-marins mettant bas étaient très-nombreux ; ils se dirigeaient vers le sud-ouest, la glace dans cette direction paraissant être de la nature de celle qu'ils choisissent généralement. Des "Bras-droits" des "Raies" et des "Grosses têtes" ont aussi été vus.

Du 1er au 3 mars.—Vents légers du nord-ouest ; détroit couvert de glaces.

Du 3 au 7 mars.—Brume et pluie, vent frais, vent d'est.

Du 8 au 14 mars.—Vents variables, dispersant la glace, et le jour suivant il n'y avait pas de glaces visibles à l'est ou au nord-ouest, à quelque distance vers l'est.

14 mars.—Un bateau faisant la chasse au loup-marin se dirigeant au sud-est sans vapeur au milieu de la glace.

17 mars.—Clair et froid, vent de l'ouest ; glaces en frazil couvrant tout le détroit ; une goélette à loup-marin vers le sud.

Du 18 au 29 mars.—Vents variables, est au nord-est et ouest. Détroit couvert de glaces.

30 mars.—Glace stationnaire ; un steamer que l'on croit chasser le loup-marin a passé par le détroit. Pas de difficulté à traverser le détroit pendant tout le mois pour des steamers appareillés à cet effet.

31 mars.—La glace se disperse, forts vents de nord-ouest, et glaces du nord de moyenne épaisseur, mêlées de frazils épais et de glaces de la mer.

Il a neigé trois jours seulement pendant le mois, le 9, le 16 et le 19.

Montagnes de glace (Icebergs.)

1er mars	4	en vue.
8 do	7	do
15 do	24	do
22 do	12	do
26 do	37	do

Avril.

Pendant tout ce mois des masses de glaces entassées ont passé au nord-est de l'île allant vers le sud. Quinze steamers ont passé pendant ce temps-là entraînés par les glaces. Aucun steamer n'a remonté le détroit. A partir du 18, grand nombre de loups-marins du golfe allant vers le nord lorsqu'il y avait de l'eau claire. Nous n'en avons pas vu sur la glace. La glace en mouvement était très épaisse et entassée.

23 avril.—La goélette *Beulah*, capitaine Gunn, venant de Change Islands, arrivée à Lark Harbour, où elle a débarqué une équipe de pêcheurs, rapporte qu'il n'y a pas de glaces au sud le long du rivage. Les navires de la Baie Verte faisant la pêche au loup-marin ont très bien fait, vu que la glace était épaisse.

Il a neigé six jours pendant ce mois, savoir le 6, le 8, le 9, le 11, le 15 et le 18.

Montagnes de glace (Icebergs.)

1er avril	38	en vue.
4 do	56	do
12 do	18	do
22 do	42	do
25 do	18	do
30 do	14	do

Mai.

La température a été très rude pendant ce mois; de forts vents du nord-est ont soufflé presque tout le temps. Il a neigé le 5 seulement. Vers la fin du mois, il y avait quelques espaces d'eau libre.

3 mai.—Le steamer *Panther* est passé, se dirigeant sur Battle Harbour avec des provisions. Le capitaine fait rapport:—Venu de Saint-Jean, Terreneuve; n'a rencontré de glaces qu'à trente milles de l'île. Les navires faisant la pêche au loup-marin réussissaient bien. Une goélette est passée le même jour allant à Quirpon, avec des lettres et pour des provisions.

31 mai.—A 1.30 p.m., le s.s. *Neptune*, capitaine Blanchard, de Saint-Jean, est arrivé pour débarquer des pêcheurs. Le capitaine fait rapport:—A quitté Saint-Jean le 23 courant, avec le steamer *Dart* et la goélette *Resolute* à la remorque, avait 450 passagers pour des stations de pêche, s'est rendu jusqu'à 25 milles de l'île le 27, et a essayé à passer à travers la glace; a dû laisser la goélette en arrière et a passé le matin du 31. S'est échoué sur les *Mad Rocks* et a endommagé sa quille; les rochers étaient cachés par la glace.

Montagnes de glace (Icebergs).

2 mai	12	en vue.
11 do	125	do
13 do	173	do
15 do	200	do
20 do	210	do
24 do	215	do
31 do	225	do

Juin.

Ce mois a été comparativement doux, vents ouest-nord-ouest au commencement, est-sud-est vers le milieu, et nord du 21 au 25. A cette dernière date on ne voyait plus de glaces à l'exception des banquises. A partir du 13 la glace était suffisamment dispersée pour permettre la navigation; 45 goélettes ont passé ce jour-là se dirigeant vers l'ouest et vers le nord; le 16 juin le premier steamer a passé le détroit à midi.

17 juin, 4 a.m., un steamer entre.

25 juin, 8 a.m., steamer *Lake Winnipeg* est passé allant vers l'est, et un steamer allemand vers l'ouest. Les baleines ont été nombreuses à partir du 11. Pas de pêche ici encore, mais on rapporte de bonnes prises depuis le 14 à Quirpon et sur les rives de Terreneuve.

Montagnes de glaces (Icebergs).

4 juin	227	en vue.
6 do	185	do
9 do	41	do
25 do	50	do

CAP BAULD.

Cette station étant située à 14 milles seulement à l'ouest de Belle-Ile, a obtenu les mêmes résultats qu'ici quant à la glace et à la température, mais on n'y a pas vu un aussi grand nombre de montagnes de glace.

Cap Norman.

Du 1er au 13 décembre 1892.—Glaces flottantes, disséminées à 10 milles d'ici, se dirigeant vers l'ouest.

Du 14 au 30 décembre.—Glaces impénétrables auprès du rivage, aussi loin que la vue peut porter.

31 décembre.—Pas de glaces en vue dans le détroit, à l'est ou à l'ouest.

Montagnes de glaces (Icebergs).

2 décembre	1 en vue.
3 do	2 do

Janvier 1892.

1er et 2 janvier.—Détroit libre de glace.
3 et 4 janvier.—Glaces impénétrables le long du rivage.
Du 5 au 19 janvier.—Glaces flottantes partout.
Du 20 au 31 janvier.—Glaces impénétrables le long du rivage.

Février.

A l'exception du 13 de ce mois, le détroit a été couvert de glaces impénétrables dans toutes les directions. Vents d'ouest.

Montagnes de glace.

16 février	3 en vue.
17 do	2 do
27 do	4 do

Mars.

8, 14 et 20 mars.—Pas de glaces.

20 mars.—Un steamer au loup-marin a passé allant vers l'est.

Pendant les autres jours du mois le détroit a été couvert de glaces, tantôt pénétrables, tantôt impénétrables.

Montagnes de glace.

Pendant tout ce mois nous avons vu une moyenne de quatre banquises par jour.

Avril.

Du 1er au 13 avril.—Glaces impénétrables partout ou la vue peut s'étendre.

Du 14 au 30 avril.—Glaces flottantes dans toutes les directions; vents d'ouest.

Montagnes de glace.

Six par jour ont été vues en moyenne pendant ce mois.

Mai.

Du 1er au 6 mai.—Glaces impénétrables dans toutes la directions. Forts vents d'ouest

Du 7 au 28 mai.—Glaces épaisses et impénétrables le long des rives.

Du 29 au 31 mai.—Glaces flottantes ; forts vents d'est.

Montagnes de glace.

On en a vu une moyenne de 35 par jour. Le 22 on en a vu 79 ; le 27, 88.

Juin.

Du 1er au 11 juin.—Détroit couvert de glaces. Le 1er, un steamer est passé se dirigeant vers l'ouest; jusqu'au 11 on n'a pas eu d'eau libre ; les vents d'ouest ont prévalu.

Du 12 au 31.—De forts vents d'est ont soufflé et dispersé la glace. Le 13 onze goélettes sont passées allant vers l'ouest; du 14 au 31, soixante-douze goélettes et onze steamers ont passé dans le détroit.

Montagnes de glace.

Le nombre total des montagnes de glace vues pendant ce mois a été de 1,380, une moyenne de 46 par jour.

1er juin	13 en vue.
2 juin	76 do
3 do	109 do
6 do	8 do
14 do	60 do
26 do	53 do
30 do	15 do

Forteau et Ile Greenly.

La première neige est tombée le 14 octobre 1891, et pendant la dernière partie du même mois, de la pluie, de la neige et du grésil, les vents d'est et sud-est prévalant.

Novembre.

La première partie du mois a été d'une température très douce ; le 1er seulement il est tombé un peu de neige. Vents nord, nord-est et ouest ; pas de glaces.

Décembre.

La neige n'est tombée que durant 6 jours seulement pendant ce mois ; la glace a fait sa première apparition le 16, lorsqu'elle s'est formée sur le rivage, et le 22 de grands blocs de glace en frazil se sont formés et sont restés visibles jusqu'à la fin du mois ; pas vu de montagnes de glace encore.

L'état de la température, glace, etc., au large de Forteau, pendant les mois de janvier, février et mars, a été semblable à celui du Cap Norman.

Pas de rapports de l'Ile Greenly pour les mois de janvier, février et mars.

Ile Greenly.

Avril.—Il a neigé 12 jours pendant ce mois ; temps froid et clair ; glaces impénétrables dans toutes les directions.

7 avril.—Un steamer et une barque venant du sud-ouest.

Montagnes de glace.

Nous avons vu deux banquises en moyenne par jour depuis le 11 jusqu'à la fin du mois.

Mai.

Il n'est pas tombé de neige pendant ce mois, mais nous avons vu tout le temps de grands champs de glace ; de nombreux troupeaux de loups-marins se sont dirigés vers le nord pendant ce mois. Pas de montagnes de glace.

Juin.

Beaucoup de brouillard et de pluie, vents nord, nord-est et nord-ouest. Du 22 au 30 sept steamers ont passé ; baleines et loups-marins très nombreux. Pêche à la morue bonne pendant la dernière partie du mois.

Respectueusement soumis,

JOHN McHUGH,

Inspecteur du service des signaux.

INDICATIONS thermométriques à Belle-Isle, de janvier à juin 1892.

Date.	Janvier.	Date.	Février.	Date.	Mars.	Date.	Avril.	Date.	Mai.	Date.	Juin.
	°		°		°		°		°		°
1	28	1	27	1	8	1	19	1	22	1	34
2	24	2	10	2	—10	2	18	2	19	2	34
3	31	3	4	3	3	3	27	3	18	3	33
4	34	4	1	4	10	4	24	4	23	4	34
5	33	5	5	5	19	5	25	5	27	5	36
6	26	6	— 3	6	31	6	28	6	26	6	37
7	24	7	— 3	7	29	7	25	7	28	7	32
8	27	8	2	8	31	8	27	8	31	8	31
9	24	9	— 4	9	29	9	29	9	29	9	36
10	23	10	8	10	27	10	28	10	27	10	34
11	18	11	12	11	26	11	26	11	22	11	34
12	17	12	15	12	27	12	27	12	21	12	32
13	19	13	34	13	19	13	29	13	20	13	35
14	10	14	30	14	12	14	25	14	25	14	37
15	15	15	30	15	8	15	29	15	25	15	38
16	4	16	29	16	21	16	27	16	23	16	39
17	—17	17	28	17	18	17	29	17	29	17	38
18	10	18	27	18	7	18	28	18	28	18	40
19	— 3	19	24	19	17	19	27	19	30	19	33
20	—10	20	27	20	29	20	21	20	28	20	32
21	— 9	21	21	21	21	21	20	21	30	21	31
22	2	22	19	22	16	22	27	22	27	22	33
23	4	23	14	23	15	23	29	23	29	23	34
24	—14	24	7	24	12	24	29	24	30	24	34
25	—17	25	17	25	14	25	27	25	29	25	30
26	5	26	—11	26	28	26	28	26	31	26	32
27	4	27	—10	27	26	27	23	27	31	27	33
28	— 2	28	—17	28	27	28	21	28	33	28	32
29	0	29	15	29	19	29	24	29	31	29	31
30	— 5			30	10	30	28	30	33	30	34
31	— 5			31	9			31	32		
Plus basse température, du 17 au 25 décembre.		Plus basse température, le 28 février.		Plus basse température, le 10 mars.		Plus basse température, le 2 avril.		Plus basse température, le 3 mai.		Plus basse température, le , le 21 et le juin.	
Plus haute, le 4 janvier.		Plus haute, le 13 février.		Plus haute, le 28 mars.		Plus haute, le 9 et le 24 avril		Plus haute, le 8 et le 29 mai.		Plus haute, le juin.	

Ce signe (—) avant le chiffre signifie au-dessous de zéro.

MICHAEL COLTON,
Gardien de phare.

Respectueusement soumis,

H. J. McHUGH,
Inspecteur du service des signaux.

QUÉBEC, octobre 1892.

ANNEXE

STATIONS DE TÉLÉGRAPHE, DE SÉMAPHORES ET

FLEUVE ET GOLFE

RIVE SUD DU FLEUVE

	Stations de signaux.	Bureaux de télégraphe	Phares.	Stations à pavillon.	Sémaphores.	Milles marins depuis Québec.	Lignes de la compagnie de télégraphe en exploitation.
1	L'Islet	Bur. télég.		Pavil.		41	Cie Grand Nord-Ouest
2	Rivière-du-Loup	do	Phare	do		95	do
3	Pointe-au-Père	do	do	do		157	do
4	Petit-Métis	do	do	do		197	do
5	Matane	do	do	do			do
6	Cap-Chatte	do	do	do		230	do
7	Rivière-Martin	do	do	do		255	do
8	Cap-de-la-Madeleine	do	do	do		288	do
9	Pointe-Renommée	do	do	do		318	do
10	Cap-Rosier	do	do	do		339	do
	RIVE NORD DU FLEUVE						
11	Port-Neuf	Bur. télég.	Phare	Pavil.		145	Gouv. fédéral et Cie G.N.-O.
12	Manicouagan	do		do		187	do do
13	Pointe-des-Monts	do	Phare	do		224	do do
	COTE DE GASPÉ						
14	Cap-Désespoir	Bur. télég.	Phare	Pavil.		372	Cie Grand Nord-Ouest
15	Pointe-Maquereau	do	do	do		394	do
	COTE DU NOUVEAU-						
16	Pointe-Escuminac	Bur. télég.	Phare	Pavil.		450	Gouv. fédéral et Cie G.N.-O.
	ILE						
17	Pointe-Ouest	Bur. télég.	Phare	Pavil.		328	Gouv. fédéral et Cie G.N.-O.
18	do Sud-Ouest	do	do	do		358	do do
19	do Sud	do	do	do		408	do do
20	do Heath	do	do	do		428	do do
	ILES DE LA						
21	Grosse-Isle	Bur. télég.		Pavil.		467	G.F., Cies W.U. et G.N.-O.
22	Ile Amherst	do	Phare	do		471	do do
	CAP-BRETON,						
23	Anse-à-la-Viande	Bur. télég.	Phare	Pavil.		529	G.F., Cies W.U. et G.N.-O.
24	Pointe-Basse	do	do	do	Sémaphore	575	do do
	ILE SAINT-						
25	Station Principale	Téléphone	Phare	Pavil.		528	G.F., Cies W.U. et G.N.-O.
	TERRE-						
26	Cap Ray	Bur. télég.	Phare	Pavil.		542	G. fédéral, Cies Câble Anglo-Amér., W.U. et G.N.-O.

C.

DE SIGNAUX, MINISTÈRE DE LA MARINE, CANADA.

SAINT-LAURENT.

SAINT-LAURENT.

Taux par dix mots et pour chaque mot additionnel.	Date de l'établissement.	Nom de l'agent.	Bureau de poste.	Comté.	Province.	Salaire annuel payé par le ministère de la marine.
25c. et 1c..	28 oct. '79..	Mme J. B. E. Fortin ...	L'Islet.....	L'Islet.....	Qué ..	$50
do ..	16 nov. '81..	L. T. Piuze	Rivière-du-Loup (en bas).	Témiscouata....	do ..	50
do ..	22 nov. '79..	John McWilliams	Pointe-au-Père.....	Rimouski	do ..	50
do ..	17 nov. '79..	Jules Martin.....	Petit-Métis.....	do	do ..	50
do ..	5 nov. '79..	P. Desjardins.....	Matane	do	do ..	50
do ..	19 sept. '79..	Tréflé Côté.....	Cap-Chatte.....	Gaspé.....	do ..	50
do ..	23 sept. '79..	Jean Gauthier	Rivière-Martin.....	do	do ..	50
do ..	9 oct. '79..	J. F. Sasseville.....	Cap-de-la-Madeleine	do	do ..	50
do ..	14 oct. '80..	James Ascah.....	Rivière-au-Renard	do	do ..	50
do ..	20 oct. '79..	E. Costin.....	Cap-Rosier	do	do ..	50
SAINT-LAURENT.						
40c. et 2c..	1er juin '83..	Dorelas Tremblay.....	Port-Neuf (en bas)	Saguenay.....	Qué .	$50
do ..	15 août '83..	E. Lawson.....	Manicouagan.....	do	do ..	
do ..	19 oct. '83..	V. Faffard.....	Pointe-des-Monts.....	do	do ..	50
DU GOLFE.						
25c. et 1c..	17 juin '80..	James Beck	Cap-Désespoir	Gaspé.....	Qué ..	$50
do ..	22 mai '80..	Auguste Bertrand	Port-Daniel.....	do	do ..	50
BRUNSWICK.						
40c. et 2c..	2 juill. '85..	K. McLennan.....	Pointe-Escuminac.....	Northumberland	N.-B..	
D'ANTICOSTI.						
75c. et 6c..	1er oct. '81..	Auguste Malouin	Ile d'Anticosti *via* Gaspé	Gaspé.....	Qué ..	
do ..	18 oct. '80..	E. Pope.....	do ..	do	do ..	
do ..	27 juill. '81..	Jean Nadeau.....	do .	do	do ..	
do ..	20 juill. '81..	Z. Gagné.....	do ..	do	do ..	
MADELEINE.						
$1.00 et 8c.	17 août '80..	A. Le Bourdais.....	Ile de la Madel. *via* Pictou	Gaspé.....	Qué ..	
do ..	11 juin '81..	William Cormier.....	do N.-E..	do	do ..	
NOUVELLE-ECOSSE.						
55c. et 3c..	7 nov. '81..	A. R. MacDonald	Anse-à-la-Viande, C.-B.	Victoria.....	N.-E.	
30c. et 2c..	1er août '81..	J. G. Peters	Pointe-Basse, C.-B.....	Inverness.....	do ..	$50
PAUL.						
80c. et 5c..	1890.....	S. C. Campbell.....	Sydney-Nord, C.-B.	Victoria.....	N.-E.	
NEUVE.						
$1.05 et 10c	3 nov. '82..	E. R. Rennie.....	Cap-Ray.....	Terreneuve.....	Terre-neuve	$50

H. J. McHUGH, *inspecteur du service des signaux.*

ANNEXE N° 15.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE MONTRÉAL POUR L'ANNÉE TERMINEÉ LE 31 DÉCEMBRE 1892.

MONTRÉAL, 10 janvier 1893.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal constituant la commission de pilotage, et pour être communiqué à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, le rapport suivant du district de pilotage de Montréal couvrant l'année expirée le 31 décembre dernier.

Le pilote Pierre Gagnon, des Trois-Rivières, a donné sa démission le 12 octobre et a demandé à être mis sur la liste des pilotes à la retraite; cette demande est à l'étude.

Le relevé ci-joint fait connaître le nom, le gain, etc., de tous les pilotes pendant la dernière saison, et montre une augmentation d'environ 12½ pour 100 sur le gain de 1891.

La somme totale des droits de pilotage qu'accuse ce relevé est provenue des services suivants:

Britanniques.

Navires à vapeur	$ 58,312 09	
Navires à voiles	1,733 61	
		$ 60,086 00

Etrangers.

Navires à vapeur	$ 2,249 05	
Navires à voiles	566 50	
		$ 2,815 55
Total		$ 62,901 55

Le 19 juillet, trois jeunes gens, n°s 20, 21 et 22 sur la liste suivante ont reçu, après avoir subi leur examen, des certificats d'apprentis pilotes; le 11 octobre a eu lieu un autre examen auquel se sont présentés les derniers huit sur la même liste, et leurs certificats ayant été trouvés conformes aux règlements, il fut ordonné d'accorder à chacun d'eux un certificat d'apprenti pilote.

La liste suivante donne le nom, l'âge et la résidence de chaque apprenti pilote servant son temps sous cette commission :—

N°.	Nom.	Age.	Résidence.
1	Nadeau, J. B	34	Lévis.
2	Naud, Aubert	38	Deschambault.
3	Bouillé, Narcisse	32	do
4	Léveillé, Joseph	29	Batiscan.
5	Sauvageau, Josephat	30	Deschambault.
6	Dessault, Napoléon	30	do
7	Perron, Sévère	34	do
8	Arcand, Barthélemy	30	Lachevrotière.
9	Bellisle, Prudent	29	Deschambault.
10	Arcand, George	28	Lachevrotière.
11	Toupin, Constant	26	Trois-Rivières.
12	Perrault, George	26	Deschambault.
13	Belisle, Arthur	31	do
14	Bélanger, Charles	22	Lotbinière.
15	Pleau, J. E.	23	Sainte-Anne de la Pérade.
16	Hamelin, Théodule	18	Grondines.
17	Perrault, Anthyme	24	Deschambault.
18	Raymond, J. N.	22	do
19	Bélisle, Cyrille	24	do
20	Veillet, George.	21	Sainte-Anne de la Pérade.
21	Perrault, Arthur	22	Deschambault.
22	Naud, Damase.	25	do
23	Labranche, Melville	18	Portneuf.
24	Gagnon, Albert	17	Trois-Rivières.
25	Angers, Alberic	18	Sainte-Anne de la Pérade.
26	Paquin, Azarias	19	Deschambault.
27	Gignac, Arther.	19	Portneuf.
28	Desjordy, J. B	20	Contrecœur.
29	Bélisle, Félix	22	Deschambault.
30	Bélanger, Achille	19	Lotbinière.

Le 11 octobre les commissaires ont adopté le nouveau règlement suivant concernant l'octroi de certificats à ceux qui veulent être apprentis pilotes ; ce règlement a été approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 24 novembre :—

"Attendu, que dans la mise en pratique des règlements aujourd'hui en force pour l'examen de ceux qui veulent se faire apprentis pilotes, on a trouvé incommode la nécessité de requérir la présence du comité des pilotes ou d'un assesseur nautique, et considéré que leur présence n'était pas essentielle :

En conséquence il est résolu que les clauses suivantes soient et sont par les présentes ajoutées aux règlements actuels des dits commissaires du havre.

Article 134 *A.*

"Toute personne agissant maintenant, ou qui pourra agir par la suite comme apprenti pilote, et qui aura passé, ou passera un examen satisfaisant devant le bureau des examinateurs, pourra être reçu comme pilote lamaneur en la manière ordinaire, nonobstant le fait que lors de son examen pour être reçu apprenti pilote l'assesseur nautique ou un comité des pilotes n'aura pas reçu d'avis de convocation pour assister à la séance du bureau des examinateurs, ou y aura assisté."

Bien que pendant la saison l'on ait eu à enregistrer un certain nombre de légers accidents tels que par exemple toucher fond ou échouages, accidents qui ont causé quelques délais et dépenses, trois seulement étaient d'une nature sérieuse. Les détails de ces accidents sont comme suit :—

Le 18 août, dans le lac St-Pierre, à environ mi-chemin entre les phares flottants n° 2 et n° 1, le steamer *Trafalgar*, remontant le fleuve sous la conduite du pilote Arthur Brière, s'est tout à coup écarté du chenal, et est venu en abordage avec le steamer *Texas*, qui descendait sous la conduite du pilote Louis Bellisle ; le bossoir de tribord du dernier et la hanche de tribord du premier recevant quelques dommages.

D'après le rapport des pilotes l'accident paraissait être inévitable, et les commissaires n'ont pris aucune action vu que les propriétaires des deux steamers n'ont porté aucune plainte.

Le 7 septembre le steamer *Pomeranian*, descendant à Québec sous la conduite du pilote Pierre Gagnon, est venu en abordage avec le steamer *Sobraon*, qui remontait le fleuve sous la conduite du pilote Gédéon Groleau ; l'abordage a eu lieu en aval du phare n° 3 et tout près, dans le lac Saint-Pierre.

Les deux steamers ont reçu quelques avaries, et les commissaires, après avoir entendu la cause, ont jugé que le pilote Gédéon Groleau avait violé l'article 133 A des règlements, qui dit que le navire qui remonte doit donner le chemin à celui qui descend dans certaines courbes du chenal, et ce pilote fut violemment réprimandé et suspendu jusqu'au 31 décembre 1892.

Le 4 octobre, le steamer *State of Georgia*, descendant sous la conduite du pilote Treffié Toupin, a touché avec force et plusieurs fois sur le bord nord et en dehors du chenal creusé au Cap à la Roche.

Comme le steamer faisait eau rapidement on s'est empressé de l'échouer à environ deux milles plus bas sur la rive sud du fleuve et en dehors du chenal.

Le capitaine et les agents du navire ayant porté plainte contre le pilote et demandé une enquête, plusieurs témoins furent entendus tant du côté des demandeurs que du défendeur, ce dernier étant représenté par un avocat.

Après une étude attentive de la preuve les commissaires ont jugé que l'échouage et les dommages qui en sont résultés étaient dus à la négligence coupable du pilote Toupin, qui n'avait pas conduit le vaisseau avec habileté, soin et compétence, et qu'il fût suspendu jusqu'au 1er mai 1893.

Outre cela les commissaires ont décidé que les honoraires de pilotage ne lui seraient pas accordés pour la descente de ce vaisseau de Montréal à Québec, où, après avoir été remis à flot, il est arrivé en sûreté le 11 octobre, et est entré au bassin pour y subir des réparations.

Le pilote s'est subséquemment adressé à la cour suprême pour obtenir un bref de *certiorari*, qui a été accordé peu de temps avant la fin de l'année, mais la cour n'a pas encore prononcé le jugement définitif.

On peut ajouter que ce steamer a pu reprendre son chargement et continuer son voyage environ un mois après l'accident, et que les quatres steamers mentionnés dans les deux abordages ont aussi échappé avec comparativement peu de dommages et ont pu terminer leur voyage.

Les deux nouvelles bouées à gaz et à cloche placées par le ministère de la marine en juin dernier à la Pointe-aux-Trembles (en bas) et à Sainte-Croix, ont été trouvées d'un grand service, et ont donné entière satisfaction aux pilotes.

L'entretien des bouées et balises par la Compagnie Sincennes-McNaughton a été fait à la satisfaction générale des commissaires.

Le tarif de pilotage est le même qui est en vigueur depuis le 5 mars 1877.

En voici un extrait :—

De Québec à Montréal, et *vice versa*.	En montant.	En descendant.
	$ cts.	$ cts.
Pilotage de navires à la remorque de steamers, pour chaque pied de tirant d'eau..	2 00	2 00
do mus par la vapeur do do ..	2 50	2 50
do sous voiles do do ..	4 20	2 80
Déplacement d'un navire d'un quai à un autre dans le port de Montréal, ou du port dans le canal Lachine.....	5 00	5 00

Les sommes reçues et dépensées par les commissaires du havre constitués en commission de pilotage, à part leurs recettes et déboursés en fidéicommis pour la caisse des pilotes invalides, dont le rapport et l'état annuel certifiés par MM. Riddell

et Common, comptables autorisés, nous ont été transmis le 12 du mois courant, ont été comme suit :—

Recettes.

De six apprentis pilotes, l'honoraire de leurs brevets, $5 chacun		$30 00
De deux pilotes, pour des duplicata de leurs brevets qu'ils avaient perdus		4 00
		$34 00

Dépenses.

A MM. Morton, Philipps et Cie, pour papeterie.	$ 35 39	
A la Geo. Bishop Printing & Engraving Co., pour blancs de brevets de pilotes	38 50	
A MM. John Lovell et Fils, pour impressions	6 00	
A la Gazette Printing Co., pour circulaires aux pilotes	8 00	
A Charles Gariépy, services comme agent des pilotes à Québec	600 00	
A Charles Gariépy, pour frais de port	5 00	
		$692 89

Le déficit de $658.89 a été comblé avec les recettes du havre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,

Secrétaire.

TABLEAU indiquant le nombre de pilotes lamaneurs sur la liste d'activité le 31 leur résidence, leur nombre de pilotages, la part de gain de chacun,

N°	Nom.	Age.	Résidence.	Date du certificat.	Observations.
1	Bouillé, Zéphirin	63	Deschambault	1er mars '55	
2	Gagnon, Pierre	64	Trois-Rivières	27 nov. '66	Démissionné le 12 octobre 1892
3	Naud, Onésime	50	Deschambault	16 mars '70	
4	Hamelin, J. Octave	58	do	16 do '70	
5	Chandonnet, Joseph	51	Saint-Henri de Lauzon, Lévis.	2 août '70	Membre du comité des pilotes, 1892 ; réélu pour 1893.
6	Bouillé, Louis A	55	Deschambault	1er sept. '70	
7	Boudet, Prudent	51	Lotbinière	10 oct. '70	
8	Bellisle, Elzéar	58	Deschambault	10 do '70	
9	Pleau, Joseph	55	Ste-Anne de la Pérade	10 do '70	
10	Brunet, Célestin	48	278 Dorchester, Mon'al	28 février '72	
11	Bellisle, Louis	46	Deschambault	28 do '72	Membre du comité des pilotes, 1892 ; réélu pour 1893.
12	Caïen, Damase	54	Portneuf	1er oct. '72	
13	Groleau, Ulric	44	Grondines	30 do '72	
14	Frenette, Alfred	53	Portneuf	30 do '72	
15	St. Amand, Alfred	48	Deschambault	30 do '72	
16	Bélanger, Philippe	53	Lotbinière	8 avril '74	
17	Gagnon, Victor	56	Champlain	9 do '74	
18	Perrault, Narcisse	55	Deschambault	10 do '74	Président du comité des pilotes, 1892 ; réélu pour 1893.
19	Toupin, Trefflé	43	Lac Bouchette, Lac Saint-Jean.	22 sept. '74	Suspendu depuis le 11 octobre jusqu'au 1er mai 1893.
20	Auger, Cléophas	46	Pointe-Lévis	22 do '74	
21	Desjordy, François	50	Lavaltrie	8 avril '75	
22	Labranche, Ferdinand	45	Portneuf	8 do '75	
23	Perrault, David	49	Deschambault	9 do '75	Secrétaire du comité des pilotes, 1892 ; réélu pour 1893.
24	Gauthier, Alexis	44	do	15 jan. '78	
25	Bouillé, Louis Z.	42	do	16 do '78	
26	Toupin, Joseph	42	Champlain	15 nov. '78	
27	Gauthier, Laurent	41	Deschambault	10 déc. '79	
28	Arcand, Jean	39	do	10 do '79	Membre du com. des pil. p. 1892
29	Nault, Delavoie	39	do	10 do '79	
30	Gauthier, Wilbrod	39	do	10 do '79	
31	Mayrand, Louis	45	Ste-Anne de la Pérade	9 do '80	
32	Dufresne, George	43	Deschambault	10 do '80	
33	Arcand, Norbert	39	Champlain	10 do '80	
34	Toupin, Ulderic	37	do	11 do '80	
35	Bouillé, Tancrède	38	Deschambault	11 do '80	
36	Arcand, Nestor	36	do	20 février '84	
37	Nault, John	35	do	20 do '84	
38	Dussault, Joseph	36	do	20 do '84	
39	Groleau, Gédéon	40	Grondines	20 mai '87	Suspendu depuis le 13 sept. jusqu'au 31 décembre 1892.
40	Bellisle, Néré	41	Deschambault	20 do '87	
41	Perrault, Liboire	46	do	20 avril '88	
42	Raymond, Wilfrid	37	do	20 do '88	
43	Hurteau, Joseph	31	1598 rue Ste-Catherine, Montréal.	20 mars '89	Membre du com. des pil. p. 1893
44	Perrault, Edouard	42	Deschambault	20 do '89	
45	Bouillé, Lydoric	35	do	20 do '89	
46	Dussault, Honoré	39	Ste-Pétronille	16 juillet '89	
47	Brière, Arthur	35	Portneuf	28 avril '91	
48	Labranche, J. S.	38	do	28 do '91	
49	Perrault, Alexis	29	Deschambault	28 do '91	
50	Dufresne, N. Côme	31	do	23 juin '91	
			Totaux		

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
MONTRÉAL, 10 janvier 1893.

décembre 1892, pour le port de Québec et en amont de ce port, ainsi que leur âge, et s'ils ont été employés en service spécial ou à tour de rôle, etc.

Nombre de voyages à Montréal.		Nombre de voyages aux localités intermédiaires.		Nomb. total de voyages.	Gain à Montréal.	Gain aux ports intermédiaires.	Gain total.	Employé en service spécial ou à tour de rôle.
A l'entrée.	A la sortie.	A l'entrée.	A la sortie.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	
16	15	....	....	31	1,706 40	.....	1,706 40	Ligne Allan.
11	11	....	...	22	1,147 86	.....	1,147 86	do
14	15	....	....	29	1,574 30	.....	1,574 30	do
16	16	1	1	34	1,181 66	55 32	1,236 98	Intercolonial Coal Mining Company.
14	16	..	....	30	1,697 70	....	1,697 70	Ligne Beaver.
11	11	1	....	23	965 47	35 58	1,001 05	Tour de rôle.
11	13	....	....	24	1,333 31	....	1,333 31	Ligne Dominion.
14	13	2	...	29	609 93	40 75	650 68	J. G. Brock.
10	12	1	3	26	926 93	104 25	1,031 18	Tour de rôle.
17	20	....	....	37	1,976 87	.....	1,976 87	Ligne Donaldson.
13	13	....	....	26	1,430 01	.....	1,430 01	Ligne Dominion.
11	9	....	1	21	845 89	30 00	875 89	Tour de rôle.
10	9	2	2	23	871 20	97 64	968 84	do
13	13	....	....	26	1,302 29	.....	1,302 29	McLean, Kennedy et Cie.
10	10	1	1	22	757 83	50 00	807 83	Tour de rôle.
17	17	....	....	34	1,269 72	....	1,269 72	J. et R. McLea.
10	13	1	1	25	1,152 03	50 75	1,202 78	Tour de rôle.
15	19	1	....	35	1,770 95	42 52	1,813 47	Ligne Donaldson.
9	16	1	2	28	1,083 78	80 25	1,164 03	Tour de rôle.
15	15	..	...	30	1,700 59	.....	1,700 59	Ligne Beaver.
10	7	....	1	18	716 42	32 62	749 04	Tour de rôle.
13	13	....	....	26	1,407 26	....	1,407 26	Ligne Dominion.
15	16	1	3	35	1,160 59	120 31	1,280 90	Carbray, Routh et Cie.
14	13	....	...	27	1,465 99	....	1,465 99	Ligne Allan.
15	15	....	....	30	1,688 94	....	1,688 94	do
20	19	....	....	39	1,577 91	....	1,577 91	Ligne Black Diamond.
13	13	....	....	26	1,416 46	.....	1,416 46	Ligne Dominion.
11	14	1	3	29	1,156 60	129 72	1,286 32	Tour de rôle.
22	23	1	....	46	1,686 77	32 18	1,718 95	Ligne Black Diamond.
15	15	....	....	30	1,693 38	..... .	1,693 38	Ligne Allan.
11	10	....	....	21	925 73	:	925 73	Tour de rôle.
10	8	1	2	21	800 04	74 88	874 92	do
16	16	1	2	35	1,227 65	86 81	1,314 46	Ross et Cie, Québec.
11	7	....	2	20	723 10	33 19	756 29	Tour de rôle.
10	10	.. .	....	20	1,049 96	....	1,049 96	Ligne Hansa.
10	10	2	2	24	915 53	135 50	1,051 03	Tour de rôle.
17	18	....	....	35	1,824 32	....	1,824 32	Ligne Thomson et Ross.
18	17	....	....	35	1,279 33	....	1,279 33	J. et R. McLea.
9	5	2	2	18	553 32	109 38	662 70	Tour de rôle.
13	11	....	....	24	940 71	.. ..	940 71	Ligne Black Diamond.
10	10	1	3	24	866 15	109 93	976 08	Tour de rôle.
16	17	....	....	33	1,859 08	.....	1,859 08	Ligne. Thomson et Ross
16	18	1	2	37	1,237 75	80 68	1,318 43	F. C. Henshaw.
17	16	1	2	36	1,229 74	68 98	1,298 72	Carbray, Routh et Cie.
10	10	....	....	20	1,023 32	....	1,023 32	Ligne Hansa.
13	13	....	....	26	948 11	....	948 11	Ross et Cie, Québec.
16	16	1	2	35	1,185 40	80 90	1,266 30	Intercolonial Coal Mining Company.
10	10	2	2	24	892 07	107 12	999 19	Tour de rôle.
17	14	....	....	31	1,180 36	....	1,180 36	F. C. Henshaw.
15	15	....	1	31	1,147 87	27 71	1,175 58	Tour de rôle.
....	....	....	...	....	61,084 58	1,816 97	62,901 55	

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 12 janvier 1892.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du havre de Montréal, pour être communiqués à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, les états ordinaires (1) des recettes et déboursés de la caisse des pilotes invalides de Montréal, pendant l'année terminée le 31 décembre 1891, et (2) de l'actif de la caisse à la même date.

Voici un extrait des premiers :—

Recettes.		
5 pour 100 sur tous honoraires de pilotage perçus à Montréal	$3,010 27	
5 pour 100 sur tous honoraires de pilotage perçus à Sorel	36 13	
5 pour 100 sur tous honoraires de pilotage perçus à Trois-Rivières	17 59	
5 pour 100 sur tous honoraires de pilotage perçus à Batiscan	11 92	
Par l'agent de pilotage de Montréal, à Québec, sur des navires allant et venant de Batiscan	34 51	
Diverses petites contributions	23 66	
		$3,134 08
Intérêt sur placements et argent en caisse...		2,626 14
		$5,760 22
Dépenses.		
Pensions à des pilotes vieux et infirmes et à des veuves de pilotes	$4,709 19	$5,760 22
MM. Riddell et Common, pour audition de la caisse	25 00	
Timbres-poste et papeterie	10 00	
Au vice-consul de Suède et Norvège, pour remboursement de la commission sur la barque *Bothnia*, perçue à Batiscan et à Québec	2 32	
		$4,746 51
Gain net pour l'année		$1,013 71

Pendant l'année trois personnes sont mortes, savoir :—Dame Olivier Raymond, le 19 janvier ; dame Olivier Abelle, le 25 mars ; et dame Zéphirin Boudreau, le 31 octobre ; comme c'est l'habitude, le plein montant du trimestre pendant lequel la mort a eu lieu a été payé aux héritiers de ces pensionnaires.

Il y a présentement sur la liste huit vieux pilotes à $360 par année, et onze veuves, dont huit reçoivent $149.32, deux $128 et une $117.32 par année.

Vers la fin de la saison, le pilote Pierre Gagnon, des Trois-Rivières, demanda aux commissaires d'être mis à la retraite pour cause de mauvaise santé, et cette demande sera prise en considération prochainement ; M. Gagnon a atteint l'âge de 65 ans.

Au commencement de l'année la commission ayant en caisse la somme de $2,119.20, sur laquelle la banque nous paie un intérêt de 3 pour 100 par année, le 31 décembre les commissaires ont décidé d'acheter au pair deux coupons de $1,000 de la commission du havre de Montréal, portant 4 pour 100 d'intérêt.

L'actif du fonds est maintenant de plus de $50,000, dont $49,000 sont en coupons de la commission du havre et en parts du fonds consolidé de la cité de Montréal, la balance étant déposée en banque.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

Dt. ALEXANDER ROBERTSON, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides. **Av.**

1892.		$ cts.
1er janv.	Solde, depuis décembre 1891	2,119 20
4 do ..	Six mois d'intérêt dus le 1er janvier sur parts du fonds consolidé de la cité de Montréal, savoir, $5,000, effets à 5 pour 100	125 00
21 do ..	Coupons du havre de Montréal, dus le 5 janvier—	
	Séries "M," 154-156 = 3 × $32 50 = $ 97 50	
	do "N" 36-43 = 8 × 65 00 = 520 00	
	do "P" 81 = 1 × 60 00 = 60 00	
	do "R" 20 et 102 = 2 × 15 00 = 30 00	
	do "R" 117-119 = 3 × 30 00 = 90 00	
	do "D" 21 et 45-49 = 6 × 25 00 = 150 00	
	do "F" 164-172 = 9 × 20 00 = 180 00	
	do "G" 289-290 = 2 × 20 00 = 40 00	
		1,167 50
28 avril..	François Desjordy, retenue sur pilotage du steamer des E.-U., *William Harrison*, de Québec à Montréal ; tirant, 6 pieds	0 75
31 mai ..	Taxes de la Trinité pour mai, du percepteur des douanes, Montréal	297 06
21 juin ..	Pilote Geo. Dufresne, retenue sur pilotage de la barque *Progress*, de Québec à Montréal ; tirant, 12 pieds	1 20
30 do ..	Taxes de la Trinité pour juin, du percepteur des douanes, Montréal	496 89
4 juillet..	Retenue sur le S.S.M. *Pylades*,, de Québec à Montréal ; tirant, 17 pieds	2 12
20 do .	Retenue sur le S.S.M. *Pylades*, de Montréal à Québec ; tirant, 16 pieds 10 pcs	2 10
30 do ..	Six mois d'intérêt dû le 1er juillet sur parts du fonds consolidé de la cité de Montréal, savoir, $5,000, effets à 5 pour 100	125 00
30 do ..	Taxes de la Trinité pour juillet, du percepteur des douanes, Montréal	543 27
30 do ..	Coupons du havre de Montréal, dus le 5 juillet—	
	Séries "M" 154-156 = 3 × $32 50 = $ 97 50	
	do "N" 36-43 = 8 × 65 00 = 520 00	
	do "P" 81 = 1 × 60 00 = 60 00	
	do "R" 20 et 102 = 2 × 15 00 = 30 00	
	do "R" 117-119 = 3 × 30 00 = 90 00	
	do "D" 21 et 45-49 = 6 × 25 00 = 150 00	
	do "F" 164-172 = 9 × 20 00 = 180 00	
	do "G" 289-290 = 2 × 20 00 = 40 00	
		1,167 50
	A reporter	6,047 59

1892.		$ cts.
	Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 31 janvier—	
1er fév..	Veuve Olivier Abelle, Montréal	37 33
1 do ..	do Hubert Lemay do	37 33
1 do ..	Vieux pilote, Augustin Naud, Montréal	90 00
2 do ..	do J. B. Dorval, Cap de la Madeleine	90 00
2 do ..	do Onésime Naud, Sorel	90 00
2 do ..	do George Raymond, Deschambault	90 00
2 do ..	do Cyrille Bellisle do	90 00
2 do ..	do Hubert A. Bellisle do	90 00
2 do ..	Veuve Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
2 do ..	do Sévère Bellisle, Deschambault	37 33
2 do ..	do Zéphirin Boudreau, Trois-Rivières	37 33
2 do ..	do Edouard Boudreau do	37 33
2 do ..	do David Bouillé, Deschambault	29 33
2 do ..	do Léandre Dessureau, Sorel	37 33
2 do ..	do Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33
2 do ..	do Adolphe Lisé, Batiscan	37 33
2 do ..	do David Mathieu, Grondines	32 00
2 do ..	do Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
2 do ..	do Edouard Naud, Sorel	32 00
3 do ..	Dame J. R. Poitras, pour les héritiers de feue Dame Olivier Raymond, décédée le 19 janvier, le trimestre qui aurait été dû le 1er février. (*Voir* Minutes du Bureau du 2 février 1892)	37 33
3 do ..	Vieux pilote, Joseph Leveillé, pension pour 3 mois, au 1er février	90 00
10 do ..	Vieux pilote, Athanase Dufresne, pension pour 3 mois, au 1er février	90 00
23 mars ..	Riddell et Common, audition de la caisse pour l'année finie le 31 décembre 1891	25 00
2 mai ..	Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini au 1er mai—	
2 do ..	Veuve Hubert Lemay, Montréal	37 33
2 do ..	Veuve McIntosh, pension pour 3 mois au 1er mai, qui aurait été due à sa sœur, Catherine McIntosh, veuve de Olivier Abelle, decédée le 25 mars	37 33
2 do ..	Vieux pilote, Augustin Naud, Montréal	90 00
5 do ..	do Joseph Leveillé do	90 00
6 do ..	Veuve Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
6 do ..	do Sévère Bellisle, Deschambault	37 33
	A reporter	1,578 28

DT. ALEXANDER ROBERTSON, trésorier, en compte avec la caisse des pilotes invalides—*Fin.* AV.

1892.		$ cts.
	Report	6,047 59
31 août ..	Taxes de la Trinité pour août, du percepteur des douanes, Montréal	439 37
3 sept. ..	Retenue sur pilotage pour MM. Carberry, Routh et Cie, sur la frégate française *Hussard* ; tirant, 14 pieds.	1 75
14 do ..	Retenue sur S.S.M. *Tartar*, pilote L. A. Bouillé, de Québec à Montréal ; tirant, 16 pieds	2 00
21 do ..	Retenue sur S.S.M. *Magicienne*, pilote Zéphirin Bouillé, depuis Québec avec tirant de 19 pds 7 pcs, et jusqu'à Québec avec tirant de 19 pds 9 pcs..	4 91
31 do ..	Taxes de la Trinité pour septembre, du percepteur des douanes, Montréal	453 90
26 oct. ..	Retenue sur le yacht américain *Comanche*, pilote Joseph Pleau, de Montréal à Québec ; tirant, 10 pieds	1 25
26 do ..	Retenue sur S.S.M. *Tartar*, pilote Louis A. Bouillé, de Montréal à Québec ; tirant, 16 pieds	2 00
31 do ..	Taxes de la Trinité pour octobre, du percepteur des douanes, Montréal	431 47
17 nov. ..	Pilote N. Côme Dufresne, retenue sur le steamer *Mersario*, de Trois-Rivières à Québec ; tirant, 15 pieds 6 pcs	1 39
24 do ..	P. B. Vanasse, percepteur des douanes, Trois-Rivières, retenues sur pilotage perçues durant la saison de 1892	17 59
29 do ..	Charles Gariépy, Montréal, agent de pilotage à Québe , retenue sur pilotage de vaisseaux jusqu'à Bastican en 1892	34 51
30 do ..	Taxes de la Trinité pour novembre, du percepteur des douanes, Montréal	348 31
3 déc. ..	Joseph Mathieu, percepteur des douanes, Sorel, retenues sur pilotage perçues à Sorel pendant l'année 1892, d'après l'état fourni	36 13
7 do ..	J. Johnston, percepteur pro. des douanes à Batiscan, pilotage perçu à Batiscan, pendant l'année 1892, d'après l'état fourni	11 92
27 do ..	Pilote Alfred St-Amand, retenue sur bateau américain *Columbia* ..... $ 1 50 Pilote Alfred St. Amand, retenue sur yacht américain *Wadena* ..... $ 1 25	2 75
27 do ..	Pilote Gédéon Groleau, retenue sur yacht amér. *Lilac*..	1 44
31 do ..	Intérêt de la Caisse d'épargnes de la cité et du district de Montréal sur dépôts faits durant l'année à 3 pour 100	41 14

1892.		$ cts.
	Report	1,578 28
	Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 31 janvier—	
6 mai ..	Veuve Zéphirin Boudreau, Trois-Rivières	37 33
6 do ..	do Edouard Boudreau do	37 33
6 do ..	do David Bouillé, Deschambault	29 33
6 do ..	do Léandre Dessureau, Sorel	37 33
6 do ..	do Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33
6 do ..	do Adolphe Lisé, Batiscan	37 33
6 do ..	do David Mathieu, Grondines	32 00
6 do ..	do Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
6 do ..	do Edouard Naud, Sorel	32 00
6 do ..	Vieux pilote, J. B. Dorval, Cap de la Madeleine	90 00
6 do ..	do Onésime Naud, Sorel	90 00
6 do ..	do George Raymond, Deschambault	90 00
6 do ..	do Cyrille Bellisle do	90 00
6 do ..	do Hubert A. Bellisle do	90 00
6 do .	do Athanase Dufresne do	90 00
	Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 31 juillet—	
1er août..	Vieux pilote, Augustin Naud, Montréal	90 00
1 do ..	Veuve Hubert Lemay do	37 33
1 do ..	Vieux pilote, Joseph Leveillé do	90 00
3 do ..	Veuve Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
3 do ..	do Sévère Bellisle, Deschambault.	37 33
3 do ..	do Zéphirin Boudreau, Trois-Rivières	37 33
3 do ..	do Edouard Boudreau do	37 33
3 do ..	do David Bouillé, Deschambault	29 33
3 do ..	do Léandre Dessureau, Sorel	37 33
3 do ..	do Adolphe Lisé, Batiscan	37 33
3 do ..	do David Mathieu, Grondines	32 00
3 do ..	do Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
3 do ..	do Edouard Naud, Sorel	32 00
3 do ..	Vieux pilote, J. B. Dorval, Cap de la Madeleine	90 00
3 do ..	do Onésime Naud, Sorel	90 00
3 do ..	do George Raymond, Deschambault	90 00
3 do ..	do Cyrille Bellisle do	90 00
3 do ..	do Hubert A. Bellisle do	90 00
3 do ..	do Athanase Dufresne do	90 00
4 do ..	Veuve Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33
	Payé les pensions suivantes pour le trimestre fini le 1er novembre—	
1er nov..	Veuve Hubert Lemay, Montréal	37 33
1 do ..	do David Mathieu, Grondines	32 00
2 do ..	Vieux pilote, Augustin Naud, Montréal	90 00

			3 do ..	Vieux pilote, Joseph Leveillé, Montréal	90 0
			4 do ..	Veuve Isaïe Beaudry, Sorel	37 33
			4 do ..	do Sévère Bellisle, Deschambault	37 33
			4 do ..	do Edouard Boudreau, Trois-Rivières	37 33
			4 do ..	do David Bouillé, Deschambault	29 33
			4 do ..	do Léandre Dussereau, Sorel	37 33
			4 do ..	do Placide Gaillardet, Saint-Grégoire	37 33
			4 do ..	do Adolphe Lisé, Batiscan	37 33
			4 do ..	do Zéphirin Mayrand, Contrecœur	37 33
			4 do ..	do Edouard Naud, Sorel	32 00
			4 do ..	Vieux pilote, Hubert A. Bellisle, Deschambault	90 00
			4 do ..	do Cyrille Bellisle do	90 00
			4 do ..	do Athanase Dufresne do	90 00
			4 do ..	do George Raymond do	90 00
			4 do ..	do J. B. Dorval, Cap de la Madeleine	90 00
			4 do ..	do Onésime Naud, Sorel	90 00
			16 do ..	Henry M. Balcer, Trois-Rivières, légataire universel de feue Dame Zéphirin Boudreau, le trimestre lui revenant le 1er novembre, la mort ayant eu lieu le 31 octobre	37 33
			15 déc..	D. Connolly, vice-consul de Suède et Norvège, rembours. de retenue sur la barque *Bothnia*, perçue à Batiscan par le percept. pro., aussi du pilote par l'agent de pilot. de Montréal à Québec, en octobre, cette somme ayant été payée deux fois par le vaiss.	2 32
			31 do ..	Frais de port et pensions pour 1892	10 00
			31 do ..	Deux coupons de la commission du havre de Montréal série "H," de $1,000 chacun, au pair (ex-coupon du 5 janvier 1893)	2,000 00
			31 do ..	Balance en janvier 1893	1,132 91
	Total	7,879 42		Total	7,879 42

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
MONTRÉAL, 16 janvier 1892.

ALEXANDER ROBERTSON,
Secrétaire.

COMMISSAIRES DU HAVRE, MONTRÉAL, FIDÉICOMMISSAIRES DE LA CAISSE DES PILOTES INVALIDES.

ÉTAT DU FONDS.

Nos	Séries.	——	$ cts.
		Débentures du havre de Montréal.	
154-156	M	(Dû le 5 janvier 1894) intérêt de 6½ pour 100, 3 × 1,000	3,000 00
36-43	N	(do 5 juillet 1894) do 6½ do 8 × 2,000	16,000 00
81	P	(do 5 do 1896) do 6 do 1 × 2,000	2,000 00
20 et 102	R	(do 5 do 1906) do 6 do 2 × 500	1,000 00
117-119	R	(do 5 do 1906) do 6 do 3 × 1,000	3,000 00
21 et 45-49	D	(do 5 do 1915) do 5 do 6 × 1,000	6,000 00
164-172	F	(do 5 do 1917) do 4 do 9 × 1,000	9,000 00
289-290	G	(do 5 do 1918) do 4 do 2 × 1,000	2,000 00
64-65	H	(do 5 do 1921) do 4 do 2 × 1,000*	2,000 00
		Fonds consolidé de la cité de Montréal.	
165		(Dû le 1er juillet 1910) intérêt à 5 pour 100, 50 × 100	5,000 00
		Argent dans la caisse d'épargnes de la cité et du district de Montréal, intérêt à 3 pour 100 ..... $1,128 72	
		En caisse au 31 décembre 1892 ..... 4 19	
			1,132 91
		Total	50,132 91

* Sans le coupon courant pour les six mois d'intérêt dû le 5 janvier 1893.

ALEXANDER ROBERTSON,
Trésorier.

MONTRÉAL, 31 décembre 1891.

Nous certifions par les présentes avoir examiné les inscriptions pour l'année 1892, faites sur les pages précédentes, et les avoir trouvées conformes aux pièces justificatives en liasse; aussi, que les débentures et certificats couvrant la somme de $50,128.72, énumérée dans l'état ci-dessus, ont ce jour été soumis à notre examen.

RIDDELL ET COMMON,
Auditeurs.

MONTRÉAL, 2 janvier 1892.

ANNEXE N° 16.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 7 janvier 1893.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant de la commission de pilotage pour l'année 1892, ainsi que les divers états qui vous sont fournis annuellement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC FORMANT LA COMMISSION DE PILOTAGE, ANNÉE 1892.

QUÉBEC, 2 janvier 1893.

L'honorable CHARLES H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux exigences de l'Acte du pilotage, 36 Victoria, chapitre 54, article 4, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant des commissaires du havre de Québec, constituant la commission de pilotage, pour l'année 1892.

SERVICES DES STATIONS DE PILOTAGE.

Les opérations de l'année ont commencé le 23 avril par le départ de douze pilotes à bord de la goélette n° 2.

Le 2 mai dix-huit pilotes partirent à bord de la goélette n° 1; le 7 du même mois vingt-trois par la goélette n° 5.

Entre le 9 et le 16 mai quarante-six pilotes furent expédiés aux stations par le chemin de fer Intercolonial.

Comme d'habitude, toutes les stations de pilotage ont été pourvues de pilotes, pendant la saison de navigation, par le chemin de fer Intercolonial et les goélettes-pilotes, et le service s'est fait à la satisfaction des commissaires.

PILOTES AGÉS.

Avant l'ouverture de la navigation, tous les pilotes âgés, au nombre de quatorze, qui avaient atteint l'âge de 65 ans et plus, ont été appelés devant les commissaires, en vertu de l'article 30 de l'Acte du pilotage, pour faire constater s'ils étaient en état d'être continués dans l'exercice de leur métier. Examen fait, tous furent trouvés aptes à rester au service, et leur brevet fut en conséquence renouvelé pour un an.

FONDS DE RETRAITE DES PILOTES.

Deux vieux pilotes, Joseph Pouliot et George Audet dit Lapointe, ont été, dans le cours de l'année et à leur propre demande, portés sur la liste des pensionnaires.

Pouliot avait atteint l'âge de 75 ans, et passé cinquante-quatre ans au service; pendant toute cette longue et honorable carrière, jamais aucune plainte n'a été portée contre lui, et il n'a jamais eu d'accidents.

Lapointe avait atteint l'âge de soixante et seize ans, et passé cinquante-un ans au service; il a lui aussi la satisfaction de pouvoir dire que pendant cette longue et honorable carrière il n'a jamais eu d'accidents ni été l'objet d'aucune plainte.

PROCÈS.

Quatre pilotes furent traduits devant les commissaires pendant la saison de navigation, tous sur plaintes portées par des patrons de navires ou leurs agents.

Dans ces causes trois furent trouvés coupables et un acquitté; dans deux de ces causes, les commissaires ont jugé que la faute méritait la plus grande punition qu'il leur était possible d'appliquer, et conséquemment les deux pilotes Laurent Larochelle, n° 142, et George Anctil, n° 114, ont été chassés du service et privés de leurs brevets.

Un relevé annexé au présent rapport renferme tous les détails relatifs à la nature de la plainte et au résultat de l'enquête dans chaque cause.

APPRENTIS PILOTES.

Il n'y a pas eu de changements en rapport avec les apprentis pilotes, qui restent dans le même état qu'en 1891.

Bien que la liste actuelle contienne huit noms, l'on n'en doit compter que six, parce que Dugal et Nolet, vu leur longue absence, sont considérés comme morts.

Ces six apprentis pilotes ne peuvent être admis à subir leur examen avant que le nombre soit réduit à 125 ; ainsi le veut l'article 8 de la 45e Victoria, chapitre 32.

PLAINTES CONTRE LE SERVICE DE PILOTAGE.

Deux plaintes ont été formulées dans le cours de l'année : une par le patron du SS. *City of Lincoln*, et l'autre par le patron de la barque *Premier*, les deux pour avoir été retardés au Bic par l'attente d'un pilote. Les réponses reçues du bureau des pilotes ont été transmises dans chaque cas aux plaignants par l'entremise de leurs agents ici.

FEUX D'ALIGNEMENT.

Les feux d'alignement complétés en 1891 ont continué à donner satisfaction complète; les commissaires ont été déchargés par le ministère de la marine du soin de la lumière intermittente qui a servi pendant quelque temps comme feu d'alignement mais jugée ensuite insuffisante, et le ministère a pris à sa charge le coût de l'établissement et de l'entretien de ces feux, car on a eu la preuve que non seulement ils étaient requis et nécessaires pour protéger l'entrée du port de Québec, mais aussi pour tous les vaisseaux qui remontent au delà de Québec.

PHARES DANS LE BAS DU SAINT-LAURENT.

Le 17 décembre les commissaires ont envoyé au ministre de la marine et des pêcheries la lettre suivante, qui est la répétition des recommandations déjà faites au ministère de la marine sur le même sujet :—

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC,
QUÉBEC, 17 décembre 1892.

L'honorable C. H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les commissaires du havre de Québec désirent attirer votre attention sur l'importance croissante du chenal du nord pour le pilotage en bas de Québec, vu que plusieurs des steamers transatlantiques qui visitent maintenant le Saint-Laurent sont d'un tonnage si considérable et ont un si fort tirant d'eau que les pilotes le préfèrent, le considérant plus sûr que l'ancien chenal du sud ; conséquem-

ment, les commissaires vous prient respectueusement de faire placer à l'extrémité est du récif de l'île Blanche un phare avec sifflet de brume, afin de marquer l'entrée est de ce chenal, et que la bouée à gaz actuellement placée à cet endroit soit transportée à l'extrémité est de Middle Bank Traverse, trois milles plus bas que le phare, pour marquer l'entrée ouest du chenal du nord.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

EDMOND GIROUX,
Président.

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

DÉCÈS.

Deux pilotes sont morts dans le cours de l'année. Le premier, Francis Dumas, était âge de soixante et quatorze ans et avait quarante-huit années de service; le deuxième, Gilbert Baillargeon, avait atteint sa soixante et dixième année, et avait complété sa quarante-sixième année de service actif.

DIRECTEURS DE LA CORPORATION DES PILOTES.

A leur assemblée annuelle tenue le 10 décembre, les pilotes ont élu les directeurs suivants pour l'année prochaine : MM. Joseph Fortier, Edmond Larochelle, aîné, Joseph Pouliot, n° 106, Laurent Godbout, Arbel Bernier, et Théophile Saint-Laurent, et à une assemblée du nouveau bureau de direction, tenue le 12 décembre, M. Edmond Larochelle, aîné, a été élu président.

Le présent rapport renferme divers états, dont il ne parle point, et qui contiennent tous les renseignements transmis chaque année à votre ministère par les commissaires du havre en leur qualité de commissaires de pilotage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

TABLEAU des procès qui ont eu lieu en 1891 devant la commission du havre de Québec, en vertu de l'Acte du pilotage, 36 Vic., chap. 54, et 45 Vic., chap. 32, sec. 4.

Noms des pilotes traduits.	Nature de la plainte.	Date du procès.	Résultat.
Antoine Lapointe...	Pour avoir, le 31 mai, échoué le ss. *Peace*, sur le récif de l'île Blanche.	10 juin.....	Trouvé coupable. Suspendu jusqu'au 1er décembre.
Laurent Larochelle..	Pour avoir, le 4 août, échoué le ss. *America*, sur les hauts-fonds de Saint-Thomas.	10 août....	Trouvé coupable. Destitué et privé de son brevet.
Eugène Anctil.....	Pour avoir, le 19 août, échoué le ss. *Coomassie* dans le chenal nord du fleuve Saint-Laurent, près de l'île d'Orléans.	22 août....	Trouvé coupable. Destitué et privé de son brevet.
Alfred Raymond....	Pour avoir, le 13 septembre, échoué la barque *Prince Oscar*, sur le banc de Portneuf.	12 octobre..	Acquitté.

Certifié, JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1893.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

LISTE des apprentis pilotes exerçant sous le contrôle immédiat des commissaires de pilotage du havre de Québec, le 31 décembre 1893.

Numéro	Noms.	Date du contrat d'apprentissage.	Observations.
1	George Dugal.....	11 avril 1871.....	Absent depuis l'automne de 1877.
2	Ernest Nolet.....	19 mars 1874	do do 1878.
3	Adélard Vézina.	23 mai 1883.....	Il est stipulé dans les contrats d'apprentissage de ces apprentis qu'ils ne seront pas admis à passer leur examen avant que le nombre des pilotes ne soit réduit à 125, comme il est décrété par l'acte 45 Victoria, chapitre 32.
4	Jean-Bte Pouliot.....	23 do 1883.....	
5	Joseph Thivierge..... ...	23 do 1883.....	
6	Léonidas Lachance.....	23 do 1883.....	
7	Eudore Langlois	23 do 1883.....	
8	Frs.-Xav. Eustache *alias* Wm Doiron.	12 juillet 1883.....	

Certifié, JAS. WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1893.

TABLEAU indiquant le nombre des pilotes pour le havre de Québec et en aval de ce havre, sur la liste d'activité le 31 décembre 1892; le nombre de ceux qui ont pris leur retraite, ont été rayés de la liste d'activité ou sont morts pendant l'année; le nombre temporairement suspendus, qui sont hors d'état de faire le service, qui ont la charge des steamers fédéraux, etc., etc.

Numéro.	Noms.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages.			Accidents et observations.
				A l'entrée.	A la sortie.	Déplacements.	
1	Régis Ménard	77	Saint-Valier	6	7	5	
2	Joseph Pouliot	77	Saint-Jean, Orléans	0	0	0	A la retraite depuis le 10 juin.
3	Jean Dugas	77	Québec	6	6	4	
4	Edouard Genest	74	Sainte-Pétronille, Orléans	1	0	0	Malade toute la saison.
5	Joseph Dick	73	Saint-Jean, Orléans	5	3	4	Malade une partie de la saison.
6	George Audet *dit* Lapointe	76	Garthby, Wolf	7	4	5	
7	David Bouffard	74	Saint-Laurent, Orléans	5	7	5	A la retraite depuis le 24 octobre.
8	Antoine Lapointe	68	Québec	1	1	1	Suspendu depuis le 10 juin jusqu'au 1er décembre 1892.
9	Frs. Dumas	74	Ile Verte	0	0	0	Décédé le 8 juillet.
10	Gilbert Baillargeon	70	Sainte-Pétronille, Orléans	6	5	5	Décédé le 20 octobre.
11	Jos. Phil. Couillard	70	Québec	0	0	0	Directeur, corpor. des pilotes, non réélu à la dernière élection.
12	Jérémie Dufresne	76	do	6	6	5	
13	Antoine Gobeil	64	Saint-Laurent, Orléans	14	8	0	Pilote à l'emploi de la ligne Allan.
14	Pierre Fontaine	64	Québec	10	12	3	Employé par un bâtiment charbonnier toute la saison.
15	Victor Demers	67	Lauzon, Lévis	5	3	4	Malade une partie de la saison.
16	Joseph Plante	62	Baie Saint-Paul	6	6	5	
17	Louis Thivierge	63	Saint-Jean, Orléans	5	3	4	Discontinué le pilotage le 1er septembre.
18	Charles Francis Brown	64	Québec	6	6	4	
19	Paul Pâquet	61	Saint-Jean, Orléans	7	7	5	
20	Joseph Pouliot	66	do do	6	6	5	
21	George Normand	62	Ile aux Grues	7	6	5	
22	David Damour	60	Trois-Pistoles	6	6	5	
23	Charles Vézina	58	Saint-Michel, Bellechasse	14	8	3	Ligne Allan.
24	Numa Lachance	58	do do	14	10	0	do
25	Annibal Pâquet	57	Québec	12	12	4	Patron du steamer *Miramichi*.
26	Joseph Gravel	63	do	7	5	5	
27	Auguste Couillard Després	56	Lauzon, Lévis	0	0	0	Directeur de la corporation des pilotes, non réélu.
28	Jean-Bte. Pouliot	51	Saint-Jean, Orléans	7	6	5	
29	Jean Gobeil	56	do do	5	3	3	Malade une partie de la saison.
30	Joseph Pâquet	55	Québec	6	6	5	
31	Louis Edouard Morin	54	do	12	8	1	Ligne Hansa.
32	Moïse Lachance	55	Saint-Jean, Orléans	1	2	1	Suspendu jusqu'au 1er septembre.
33	Jos. S. Brown	58	Montréal	12	13	3	Ligne Dominion.

TABLEAU indiquant le nombre des pilotes pour le havre de Québec et en aval de ce havre, etc.—*Suite.*

Numéro.	Noms.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages. A l'entrée.	A la sortie.	Déplacements.	Accidents et observations.
34	Hubert Raymond	53	Québec	6	12	5	
35	Achille Damour	53	Saint-Valier	7	5	5	
36	Cyrille Lapointe	53	Saint-Laurent, Orléans	7	5	5	
37	Joseph Pouliot	49	Saint-Jean do	6	6	4	
38	Edmond Larochelle	49	Québec	3	5	1	Elu directeur à la dernière élection, surintendant des phares
39	Ant. Thomas Chouinard	58	Pointe-au-Pére	7	5	5	jusqu'au 30 juin, alors qu'il s'est joint à la corp. des pilotes.
40	Laurent Godbout	49	Saint-Laurent, Orléans	0	0	0	Directeur de la corporation des pilotes, réélu.
41	Adeline Pouliot	53	do do	14	13	4	Ligne Dominion.
42	Bart. Pepin *dit* Lachance	47	Saint-Jean, Orléans	6	7	4	
43	Frs.-Xav. Delisle	47	Saint-Romuald	6	6	5	
44	Jos. Pepin *dit* Lachance	58	Québec	6	6	3	
45	Damien Eugène Boulanger	49	Tadoussac	0	0	0	Maître de la station du Saguenay.
46	Cyprien Langlois	48	Saint-Jean, Orléans	6	6	4	
47	Jean Delisle	47	do do	7	6	3	Patron du steamer *Tiber*.
48	Nazaire Curodeau	45	Québec	5	5	4	
49	Charles Normand	46	do	13	13	2	Employé toute la saison par un bâtiment charbonnier.
50	Napoléon Rioux	47	Sainte-Pétronille, Orléans	6	6	5	
51	Jean-Bte. Tremblay	49	Québec	0	0	0	Directeur de la corporation des pilotes, non réélu.
52	Ray. Baquet *dit* Lamontagne	47	Notre-Dame, Lévis	15	15	3	A l'emploi de la ligne Beaver.
53	Frs.-Xav. Lamarre	46	Saint-Valier	10	7	3	do d'un bâtiment charbonnier.
54	Moïse Pouliot	44	Saint-Jean, Orléans	12	10	2	do de la ligne Allan.
55	Paul Gobeil	46	do do	6	6	5	
56	Chas. Alarie Raymond	44	Château-Richer	6	6	5	
57	Victor Vézina	47	Québec	11	13	3	do de la ligne Thompson.
58	Louis Honorius Lachance	54	Saint-Michel, Bellechasse	0	0	0	Patron du remorqueur *Lake*.
59	L. B. O. Goutron *dit* Larochelle	46	do do	11	11	3	A l'emploi de la ligne Allan.
60	Chas. Hermie *alias* A. Bernier	47	do do	6	6	5	Elu directeur de la corpor. des pilotes à la dernière élection.
61	Louis Robert Demers	46	Québec	0	0	0	Capitaine du steamer du gouvernement *Druid*.
62	Vital Ephrem Chamberland	52	Montréal	6	7	5	
63	Jos. G. Dupil	45	Québec	10	12	2	A l'emploi de la ligne Allan.
64	Jean-Bte. Talbot	47	Berthier	0	0	0	Directeur de la corporation des pilotes, non réélu.
65	Joseph Fortier	48	Saint-Jean, Orléans	0	0	0	do do do réélu.
66	Nestor Lachance	47	do do	12	10	3	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
67	Cyrille Audet *dit* Lapointe	47	Saint-Michel, Bellechasse	6	6	5	
68	Joseph Lapointe	49	Saint-Laurent, Orléans	6	6	5	
69	Pierre Pepin *dit* Lachance	43	Montréal	10	11	3	do de la ligne Black Diamond.

70	Théophile Gourdeau	48	Lauzon, Lévis	9	10	3	do do do
71	Isidore Noël	42	Saint-Jean, Orléans	6	6	4	
72	Jean Evariste Adam	48	Trois-Saumons	7	5	4	
73	Alfred Larochelle	42	Saint-Michel, Bellechasse	17	14	2	do ligne Beaver.
74	Théophile Corriveau	45	Québec	10	9	3	do bâtiment charbonnier.
75	Elzéar Godbout	44	do	9	11	3	do ligne Hansa.
76	George Couillard Desprès	44	Bienville, Lévis	6	6	5	
77	Pierre Gobeil	44	Saint-Jean, Orléans	6	6	5	
78	Théodule Pepin *dit* Lachance	47	Montréal	10	11	3	do ligne Black Diamond.
79	Achille Trefflé Simard	41	Saint-Joseph, Lévis	5	7	4	
80	Jean-Bte Patoine	41	Bienville, Lévis	9	8	3	do do do
81	Narcisse Lavoie	43	Sainte-Luce, Rimouski	7	6	5	
82	Joseph Emilio Couillard	41	Québec	6	6	3	Patron du steamer *Greetlands.*
83	Louis Albert Royer	47	Saint-Jean, Orléans	12	12	3	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
84	Adélard Sansterre	42	Saint-Michel, Bellechasse	12	10	3	do de la ligne Allan.
85	Onésime Noël	40	Saint-Jean, Orléans	11	12	3	do do Thompson.
86	Napoléon Baillargeon	42	Sainte-Pétronille, Orléans	5	7	5	
87	Jos. Frs.-Xav. Bernier	40	Montréal	15	16	3	do des lignes Donaldson et Ross.
88	Frs.-Xav. Demeule	40	Saint-Jean, Orléans	14	13	3	do d'un batiment charbonnier.
89	Louis Honoré Lapierre	42	Notre-Dame, Lévis	6	11	2	
90	Joseph Eugène Lachance	38	Saint-Jean, Orléans	5	7	5	
91	David Arthur Bouffard	38	Saint-Laurent, Orléans	7	6	5	
92	Jean Théophile St. Laurent	41	Québec	12	11	3	A l'emploi d'un bat. charb. Elu dir. lors de la dern. élection.
93	Jacques Georges Dugas	40	do	6	5	4	
94	Joseph Victor Gourdeau	45	Sainte-Pétronille, Orléans	13	12	3	A l'emploi de la ligne Dominion.
95	Louis *alias* Trefflé Delisle	38	Trois-Pistoles	0	0	0	Maître du phare flottant à l'île Rouge.
96	Jean-Bte. Couillard	41	Cap Saint-Ignace	6	7	5	
97	Chs. Pelletier	42	Québec	7	5	5	
98	Jos. *alias* Philéas Langlois	46	Saint-Jean, Orléans	6	6	5	
99	Nazaire Delisle	43	do do	6	6	4	
100	J.-E. Bonaventure Lavoie	40	Sainte-Luce, Rimouski	7	5	5	
101	Adjutor Baillargeon	38	Sainte-Pétronille, Orléans	6	6	4	
102	Samuel Rioux	39	Québec	10	11	4	A l'emploi de la ligne Allan.
103	Chs.-Oct. Clavet	38	Saint-Michel, Bellechasse	9	11	3	do d'un bâtiment charbonnier.
104	Joseph Dion	36	Notre-Dame, Lévis	6	4	5	
105	Paul Lachance	36	Québec	13	13	3	do de la ligne Black Diamond.
106	Arcadius Jouvin	34	Sainte-Luce, Rimouski	8	4	5	
107	Léon Labrecque	42	Saint-Laurent, Orléans	6	6	5	
108	Paul Lachance	37	Saint-Jean, Orléans	9	8	3	do du ss. *Polino.*
109	Joseph Pouliot	36	do do	6	7	5	Elu directeur de la corporat. des pilotes à la dernière élection.
110	Joseph Larochelle	35	Saint-Michel, Bellechasse	6	6	4	
111	Adjutor Lachance	34	do do	16	15	3	A l'emploi des lignes Donaldson et Ross.
112	Frs. Gaudreau	41	Québec	1	0	0	Patron de la goélette des pilotes n° 2.
113	Arthur Koenig	41	L'Islet	9	9	3	Depuis le 1er juillet sur un bâtiment charbonnier.
114	Eugène Anctil	34	Saint-Jean Port-Joli	5	2	3	Destitué le 22 août.
115	David Dumas	39	Notre-Dame, Lévis	6	5	4	
116	Jos. Lachance	38	Saint-Laurent, Orléans	6	6	4	
117	Paul Pâquet	34	Saint-Jean, Orléans	7	7	6	
118	Alphonse Pouliot	40	do do	7	5	5	
119	Elzéar Normand	33	L'Islet	7	5	4	
120	Jean Bernier	33	do	16	17	3	A l'emploi des lignes Donaldson et Ross.

ÉTAT indiquant le nombre de pilotes pour et en aval du havre de Québec, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom.	Age.	Résidence.	Nombre de pilotages			Accidents et observations.
				A l'entrée.	A la sortie.	Déplacements.	
121	Joseph Pâquet	31	Saint-Jean, Orléans	6	8	5	
122	Jean-A. Lachance	30	Saint-Henri, Lévis	6	6	4	
123	Arthur Baillargeon	35	Sainte-Pétronille, Orléans	0	0	0	Patron de la goélette des pilotes n° 1.
124	Joseph Vézina	31	Saint-Laurent, Orléans	6	7	4	
125	Herménégilde Guénard	34	Saint-Thomas, Montmagny	6	6	5	
126	Elzéar Desrosiers	39	Québec	6	6	5	
127	John J.-A. Irvine	36	Ile Verte	6	6	5	
128	Fred. Bouffard	35	Saint-Laurent, Orléans	7	6	5	
129	Jules Asselin	31	Saint-Michel, Bellechasse	6	6	5	
130	Prudent Marmen	33	Beauport	4	5	4	Absent une partie de la saison.
131	Lucien Lachance	31	Notre-Dame, Lévis	7	5	4	
132	Alfred Dion	34	Ile Verte	6	7	5	
133	Camille Bernier	34	Saint-Michel, Bellechasse	14	14	3	A l'emploi de la ligne Dominion.
134	Moïse Blouin	41	Saint-Jean, Orléans	7	5	4	
135	Moïse *alias* Laurent Godbout	32	Québec	5	8	4	
136	Alfred Godreau	39	Cap Saint-Ignace	6	7	5	
137	Alfred Raymond	31	Kamouraska	7	5	4	
138	Philéas Lachance	34	Saint-Jean, Orléans	7	5	5	
139	Joseph H. Talbot	30	Berthier	5	7	4	
140	Moïse Arthur Lachance	29	Saint-Jean, Orléans	6	6	5	
141	Louis Frs. Thivierge	26	do do	7	5	5	
142	Laurent Larochelle	32	Saint-Michel, Bellechasse	4	2	3	Destitué le 10 août.
143	François *alias* Joseph N. Dallaire	31	Saint-Laurent, Orléans	5	7	4	
144	Joseph Emilien *alias* Emile Lachance	26	Saint-Jean, Orléans	5	5	4	Suspendu jusqu'au 1er juin.
145	Alphonse Asselin	27	Saint-Michel, Bellechasse	0	0	0	Patron de la goélette des pilotes n° 5.
146	Edmond Larochelle	26	do do	10	10	3	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.
147	Joseph Plante	26	Baie Saint-Paul	6	6	5	
148	Alphonse Pâquet	26	Saint-Jean, Orléans	5	7	5	
149	Paul *alias* Napoléon Pouliot	33	do do	7	6	5	
150	Arthur Doiron	36	Saint-Joseph, Lévis	6	7	5	
151	Adélard Bernier	31	Québec	13	13	3	A l'emploi d'un bâtiment charbonnier.

Certifié,

JAMES WOODS,
Secrétaire-trésorier.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 2 janvier 1893.

RAPPORT DU FONDS DES PILOTES INVALIDES DE QUÉBEC, ANNÉE 1892.

QUÉBEC, 31 décembre 1892.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer un état des recettes et dépenses du fonds des pilotes invalides de Québec pour l'année 1892, ainsi qu'un état des comptes de la corporation des pilotes pour l'année courante, savoir :—

Recettes totales de la corporation des pilotes	$132,389 04
Dépenses totales	25,075 45
Solde	$107,309 59

Lequel solde étant divisé entre environ 145 pilotes en activité donne $740 à chacun.

Deux cent deux navires étrangers ont payé	$ 24,897 01
Huit cent soixante et dix-huit navires anglais	107,492 03

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

ETAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes pour le fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1892.

RECETTES.	$ cts.	$ cts.
Solde de 1891	4,532 56	
Contributions des pilotes	9,401 70	
Intérêt sur placements	3,073 00	
Intérêt—Caisses d'épargnes	100 85	
		17,108 11
DÉPENSES.		
Pensions	8,630 14	
Secours	96 27	
Appointements	550 00	
Dépôt à la caisse d'épargnes	7,600 00	
En caisse	231 70	
		17,108 11
PILOTES SECOURUS PAR LE FONDS.		
Joseph Pouliot, du 1er novembre 1891 au 10 mai 1892	50 67	
Edouard Genest, du 9 août au 1er novembre 1892	21 60	
Victor Demers, jusqu'au 1er septembre	24 00	
		96 27

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS.	$ cts.	$ cts.
SOMME PAYÉE À CHAQUE PILOTE PENDANT L'ANNÉE, DU 1ER NOVEMBRE 1891 AU 1ER NOVEMBRE 1892. PAYÉ DU 31 DÉCEMBRE 1891 AU 31 DÉCEMBRE 1892.		
Dix-huit pilotes à $100.		
Thomas Després	100 00	
Marcel LeBel	100 00	
Laurent Larochelle, décédé le 26 mai 1892	59 22	
Hilaric Jouvin, décédé le 15 août 1892	79 16	
Pierre Lapierre	100 00	
Gabriel Lachance	100 00	
François Noël	100 00	
Jean Pouliot	100 00	
Joseph Pepin	100 00	
Laurent Tremblay	100 00	
François Vézina	100 00	
George Sansterre, décédé le 3 février 1892	17 50	
Dominique Girard	100 00	
Louis Dugal	100 00	
J.-Bte Talbot	100 00	
Jean Chassé	100 00	
F.-X. Dallaire	100 00	
Joseph Pouliot, à sa retraite depuis le 10 juin 1892	38 90	
		1,592 78
Six pilotes à $92.		
Dominique Verrault	92 00	
Louis Fontaine	92 00	
Isaïe Marticotte, décédé le 17 juillet 1892	65 68	
Edouard Labrèque	92 00	
François Thivierge	92 00	
Julien Dion	92 00	
		525 68
Cinq pilotes à $84.		
François Godreau	84 00	
Clovis Anctil	84 00	
Abraham Després	84 00	
Alexis Vézina	84 00	
Amable St-Laurent	84 00	
		420 00
Deux pilotes à $82.		
Joseph Lavoie	82 00	
Ovide Dick	82 00	
		164 00
Trois pilotes à $80.		
F. X. Corriveau	80 00	
Frs. Pelletier	80 00	
Antoine Roussel, décédé le 28 mars 1892	32 67	
		192 67
Trois pilotes à $73.		
Pierre Charest	73 00	
Léandre Raymond	73 00	
Paul Pouliot	73 00	
		219 00
Un pilote à $47.		
James Forbes, à compte	35 25	
		35 25

ETAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
VEUVES DE PILOTES.		
Vingt-trois veuves à $58.		
Veuve de J.-Bte Dion	58 00	
do Charles Brown	58 00	
do Charles Pouliot	58 00	
do Louis Laprise	58 00	
do Maximin Caron, à compte	43 50	
do Alexis Pelletier	58 00	
do Pierre Pepin	58 00	
do Laurent Larochelle, à la retraite depuis le 26 mai 1892	24 96	
do Alexandre Vaillancourt	58 00	
do Frs Dumas, à la retraite depuis le 8 juillet 1892	18 36	
do Magloire Delisle	58 00	
do Edouard Marcoux	58 00	
do Charles Bernier	58 00	
do Paul Langlois	58 00	
do Alexis Delisle	58 00	
do Paul Blouin	58 00	
do Ives Sylvestre	58 00	
do Edouard Petitgrew	58 00	
do Charles Dumas	58 00	
do Laurent Godbout	58 00	
do J.-Bte Bernier	58 00	
do Ls-Jos. Lavoie	58 00	
do Hilaric Jouvin, à la retraite depuis le 15 août 1892	12 08	
		1,200 90
Dix-neuf veuves à $55.		
Veuve de Pierre Ruelland	55 00	
do Paul Larochelle, à compte	13 75	
do Joseph Raymond	55 00	
do Jean-Frs Lamarre	55 00	
do Pierre Laprise	55 00	
do Michel Morin, décédé le 7 janvier 1892	10 17	
do F.-X. Delisle	55 00	
do Michel Guénard	55 00	
do Barthélemi Lachance	55 00	
do Hubert Dumas	55 00	
do Cyprien Langlois	55 00	
do Jean Lavoie, décédé le 24 janvier, 1892	12 70	
do Pierre Gourdeau (M.C.) arrérages	13 75	
do do do année	55 00	
do F.-X. Lachance	55 00	
do Joseph Morency	55 00	
do Narcisse Forgues	55 00	
do Pierre Lemieux, à compte	41 25	
do Jean Coulombe	55 00	
do Isaïe Marticotte, à la retraite depuis le 17 juillet 1892	16 05	
		877 67
Quinze veuves à $54.		
Veuve de Michel Fournier	54 00	
do Paschal Dick	54 00	
do Pierre Gourdeau (A.F.)	54 00	
do Bénoni Normand	54 00	
do Damase Babin	54 00	
do Amable Genest, à compte	40 50	
do Frs. Rioux	54 00	
do Nicholas Fortin	54 00	
do Gabriel Plante	54 00	
do Eustache Doiron	54 00	
do Joseph Lapointe	54 00	
do J. E. Adam	54 00	
do J. B. Paquet	54 00	
do Edouard Demers	54 00	
do L.-Olivier Leclerc, à la retraite depuis le 17 novembre 1891	51 45	
		793 95

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
VEUVES DE PILOTES—*Suite.*		
Treize veuves à $52.		
Veuve de Félix Caron	52 00	
do David Cinq-Mars	52 00	
do Jean Giroux	52 00	
do Pierre Gourdeau (A.N.)	52 00	
do Joseph Dupil	52 00	
do Pierre Curodeau	52 00	
do J.-Bte Tremblay	52 00	
do Magloire Mercier	52 00	
do Louis Crépault, arrérages	26 00	
do do année	52 00	
do Célestin St. Pierre, décédé le 26 janvier 1892	16 75	
do Alexis Roy	52 00	
do Antoine Boucher	52 00	
do Vital Charest	52 00	
		666 75
Douze veuves à $50.		
Veuve de Thomas Dick	50 00	
do Dennis Glynn	50 00	
do Wm Irvine	50 00	
do Fabien Langelier	50 00	
do J.-Bte Laroche	50 00	
do A. Lavoie (L.M.)	50 00	
do Henri Noël	50 00	
do Frédric Simpson	50 00	
do Joseph Simpson	50 00	
do Pierre Ross	50 00	
do Amable Fournier, arrérages	12 50	
do do à compte	25 00	
do Julien Langlois	50 00	
		587 50
Onze veuves à $48.		
Veuve de Germain Caron, arrérages	24 00	
do do année	48 00	
do Jean Dion	48 00	
do Jean Pelletier	48 00	
do C.-F. Kœnig	48 00	
do Ovide Lachance	48 00	
do L. Langlois (E.D.)	48 00	
do Antoine Michaud, arrérages	24 00	
do do décédé le 3 juin 1892	24 40	
do David Petitgrew, décédé le 20 août 1892	22 67	
do Benjamin Pineau	48 00	
do Joseph Lévesque	48 00	
do Frs Côté	48 00	
		527 07
Cinq veuves à $40.		
Veuve de Paul Blouin	40 00	
do Célestin Côté	40 00	
do P. Desrosiers, à compte	30 00	
do F.-X. Lachance	40 00	
do Edouard Turgeon	40 00	
		190 00
Six veuves à $34.		
Veuve de Jacques Dandurand	34 00	
do André Keable	34 00	
do Guillaume Morency	34 00	
do Pierre Rouleau	34 00	
do Henri Verreault	34 00	
do David P. Pelletier	34 00	
		204 00

ÉTAT des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
PENSIONNAIRES À LA CHARGE DU FONDS—*Suite.*		
VEUVES DE PILOTES—*Fin.*		
Dix veuves à $32.		
Veuve de Fabien Caron	32 00	
do Magloire Côté	32 00	
do Antoine Fortier	32 00	
do L. Langlois (A.R.)	32 00	
do Thos. McNeil	32 00	
do Antoine Raymond, décédé le 8 décembre 1891	3 38	
do George Simard, arrérages	8 00	
do do	24 00	
do Louis Thivierge, décédé le 5 janvier 1892	5 75	
do Alfred Turgeon	32 00	
do Alexis Vézina	32 00	
		265 13
DOUZE ENFANTS.		
D. Charest, infirme, (1)	15 00	
Ths. Boultin, do (1)	15 00	
P. Toussaint, do (1)	15 00	
F. Dupuis, do (1)	15 00	
N. Fortin, do (1) arrérages	7 50	
do année	15 00	
J. Jahan, do (1) arrérages	15 00	
P.-S. Laprise, do (3)	37 48	
Isaac Forbes, do (2)	27 48	
Jos. Langlois, à la retraite depuis le 1er février et mort le 8 juin 1892	5 33	
		167 79
RÉCAPITULATION DES PENSIONNAIRES.		
18 pilotes à $100	1,592 78	
6 do à 92	525 78	
5 do à 84	420 00	
2 do à 82	164 00	
3 do à 80	192 67	
3 do à 73	219 00	
1 do à 47	35 25	
38 pilotes.		
23 veuves à $58	1,200 90	
19 do à 55	877 67	
15 do à 54	793 95	
13 do à 52	666 75	
12 do à 50	587 50	
11 do à 48	527 07	
5 do à 40	190 00	
6 do à 34	204 00	
10 do à 32	265 13	
114 veuves.		
12 enfants à $15, $12.50 et $10	167 79	
164 pensionnaires	8,630 14	
		8,630 14
CRÉDIT.		
RECETTES—DÉTAIL.		
Balance de 1891	4,532 56	
Commission des chemins à barrières de Québec : une année d'intérêt jusqu'au 1er juillet 1892, sur $22,800, à 6 pour 100	1,368 00	
La cité de Québec, une an. d'int. jusq. 1er juil. 1892, sur $9,000, à 7 p. 100	630 00	
Département du Trésor : un an d'intérêt au 1er juillet 1892, sur $20,000, à 5 pour 100	1,000 00	
Succession P. Boisseau : une année d'intérêt au 26 janvier 1892, sur $1,000, à 6 pour 100	60 00	
La corporation des pilotes : une année d'intérêt sur $300, à 5 pour 100	15 00	
Caisse d'épargnes : int. sur compte courant jusq. 25 mai 1892	100 85	
Reçu de la corporation des pilotes	9,294 60	
do des capitaines agissant comme pilotes	107 10	
		17,108 11

État des recettes et dépenses de la corporation des pilotes, pour le fonds des pilotes invalides de Québec, etc.—*Suite.*

DÉBIT.	$ cts.	$ cts.
PENSIONS, SECOURS, ETC., PAYÉS PENDANT L'ANNÉE 1892.		
Par secours	96 27	
Arrérages de pensions au 31 décembre 1891	131 67	
Pensions pour trimestre finissant le 31 janvier 1892	2,225 19	
do do do 31 avril 1892	2,135 39	
do do do 31 juillet 1892	2,097 75	
do do do 31 octobre 1892	2,040 14	
Salaires, secrétaire-trésorier et son aide	550 00	
Dépôts—à la caisse d'économie de La Banque Nationale	7,600 00	
Balance en caisse	231 70	
		17,108
ÉTAT DU FONDS.		
Argent prêté	53,352 71	
Somme dans la caisse d'épargne	7,600 00	
do entre les mains du secrétaire-trésorier	231 70	
		61,184 41
A déduire, les arrérages de pensions dus jusqu'à ce jour		265 18
		60,919 23

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

QUÉBEC, 31 décembre 1892.

Nous, soussignés, certifions avoir minutieusement examiné les livres du fonds des pilotes invalides, et les avoir trouvés corrects.

SAMUEL RIOUX, MOÏSE GODBOUT. } *Auditeurs.*

THOS. BOISSINOT, *comptable.*

F. X. Dion en compte courant avec la corporation des pilotes de Québec, jusqu'au 31 décembre 1892.

RECETTES.		$ cts.	$ cts.
Balance de 1891		610 57	
Fonds de réserve de 1891		500 00	
Douanes, Montréal		65,674 39	
do Trois-Rivières		839 86	
do Chicoutimi		859 71	
do Rivière-Ouelle, de 1891		64 00	
do Tadoussac		552 32	
do Escoumains		49 90	
do Sorel		1,186 51	
Intérêt :			
Batiscan		1,074 76	
Reçu à compte de la banque Nationale	129 89		
Payé sur prêt	125 64		
		4 25	
Amendes		320 00	
Temps perdu		3,450 99	
Pilotage perçu à Québec		62,087 59	
			137,274 85
DÉPENSES.			
Dépenses de goélettes		2,939 49	
Moins		29 32	
			2,910 17
Dépenses des pilotes		882 93	
Moins		1 00	
			881 93
En général		1,827 19	
Moins		7 87	
			1,819 32
Provisions		2,154 81	
Moins—Vendues à diverses personnes		57 56	
			2,097 25
Loyer			408 00
Gages des matelots			1,459 53
do de cuisiniers			506 74
Interdiction			1,003 50
Indemnité aux directeurs			600 00
do capitaines			258 10
do pour la station du Saguenay			225 00
Parts des goélettes			800 00
Pilotage remboursé pour différence de tirant			146 66
Prêt : acompte payé sur $2,100			1,000 00
Appointements des employés			1,550 00
Fonds des pilotes invalides			9,294 60
Fonds de réserve			500 00
Dividendes			110,808 00
Assurance			118 65
Balance			887 40
			137,274 85

F. X. DION,
Secrétaire-trésorier.

Québec, 31 décembre 1892.

Nous, soussignés, certifions avoir examiné minutieusement les livres et comptes de la corporation des pilotes de Québec, et les avons trouvés corrects.

Samuel Rioux, } *auditeurs.*
Moïse Godbout, }

Thos. Boissinot, *comptable.*

ANNEXE N° 17.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE D'HALIFAX POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

HALIFAX, N.-E., 10 janvier 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états annuels de la commission de pilotage du district d'Halifax, N.-E., savoir :—

Etat des recettes et des dépenses.
Etat du fonds de retraite.
Etat des recettes nettes des pilotes.
Relevé des navires, à l'entrée, anglais et étrangers.
Relevé des navires, à la sortie, anglais et étrangers.
Liste des pilotes autorisés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire.

Noms.	Numéro	Résidence.	Age.
John Fleming	1	Ketch-Harbour	80
William Fleming	2	Halifax	26
James Holland	3	Anse Duncan	56
William Baker	4	Halifax	57
Bernard Gallagher	5	do	68
Daniel Martin	6	Ketch-Harbour	47
Joseph Reno	7	Anse au Hareng	67
Patrick Hayes	8	do	71
Hugh Munroe	9	do	57
Jeremiah Holland	10	Anse Duncan	60
Edward Bayers	11	Halifax	51
James Hanrahan	12	Anse Ferguson	55
William Beazley	13	do	52
John Hayes	14	Halifax	42
James Spears	15	Anse au Hareng	34
John Beazley	16	Halifax	32
Chas. Glazebrook	17	do	62
Chas. F. Martin	18	do	27
William White	19	Anse Ferguson	35
Thomas Hayes	20	Anse au Hareng	33
Thomas Reno	21	do	32
Chas. Martin	22	Halifax	63
Henry Later	23	Anse au Hareng	28
John Johnson	24	Anse à l'Ours	68
James Conway	25	Halifax	30
James Fleming	26	Ketch-Harbour	53

Total des gages des pilotes pour 1892, $18,791.26, et $722.74 pour chaque homme.

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire.

ÉTAT du fonds de retraite.

		$ cts.
Argent à la caisse d'épargnes, 1er janvier 1892		3,590 04
Dépôt spécial à la banque Union, 1er janvier 1892		1,137 00
Argent à la banque Union, 1er janvier 1892		296 73
Perçu, 2 pour 100, pendant 1892		554 77
Intérêt, caisse d'épargnes et banque Union		201 08
		5,779 62
Moins—Payé à la famille de feu le pilote Smith	$41 25	
do do Nickerson	45 00	
		86 25
Av.		5,693 37
Balance à la caisse d'épargnes, 31 décembre 1892		3,715 69
do banque Union (dépôt spécial)		1,912 43
do do do		65 25
		5,693 37
Augmentation pour l'année		669 60

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire.

ÉTAT des recettes et des dépenses pour l'année terminée en 1892.

DÉPENSES.	$ cts.
Auditeur, pour 1891	30 00
Dépenses nécessaires pour assister aux assemblées et aux enquêtes, deux ans	11 25
Appointements du secrétaire	600 00
Loyer de bureau, combustible et taxes	305 58
Impressions, nettoyage de bureau et divers	262 68
Surplus au crédit du fonds des pilotes	4,596 37
	6,919 63
RECETTES.	
Argent en caisse le 1er janvier 1892	1,781 87
Effets du Canada à 4 pour 100	1,000 00
Dépôt à la caisse d'épargnes	1,907 00
Pilotage à la sortie sur navires ne prenant pas de pilotes	1,173 89
5 pour 100 de commission	1,016 87
Intérêt de 4 pour 100, effets du Canada	40 00
	6,919 63
Surplus au crédit du fonds des pilotes	4,596 37

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire.

Examiné et trouvé correct.

GEO. MITCHELL,
Auditeur.

10 janvier 1893.

RELEVÉ des navires, à l'entrée, port d'Halifax, N.-E., du 1er janvier au 31 décembre 1892, sujets aux droits obligatoires de pilotage.

ANGLAIS.

—	Goélettes.	Brigantins.	Barques.	Navires.	Vapeurs.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
							$ cts.
.....	148	62	27	4	455	610,344	11,350 00

ÉTRANGERS.

.....	12	3	41	.....	56	62,975	1,965 00
Total....	160	65	68	4	511	673,301	13,315 00

RELEVÉ des navires, à la sortie, port d'Halifax, N.-E., du 1er janvier au 31 décembre 1892, sujets aux droits obligatoires de pilotage.

ANGLAIS.

—	Goélettes.	Brigantins.	Barques.	Navires.	Vapeurs.	Tonnage.	Montant des droits de pilotage.
							$ cts.
.....	2	13	21	4	370	596,132	6,140 50

ÉTRANGERS.

.....	.....	1	36	.....	56	56,514	1,142 75
Total...	2	14	57	4	426	652,646	7,283 25

J. TAYLOR WOOD,
Secrétaire.

ANNEXE N° 18.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DU DISTRICT DE LA BAIE GLACÉE, C.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1889.

District de pilotage de la Baie Glacée, C.-B.

Droits de pilotage perçus pendant l'année expirée le 31 décembre 1892.

Date.	Tonnage.	Nationalité.	Nom et gréement du navire.	Pilotage.
1892.				$ cts.
12 janvier	95	Anglais	Goélette Effie M. Lake	5 00
12 do	141	do	Barque Sparkling Water	7 00
21 do	182	do	Brigantin J. A. Horsey	14 00
23 do	293	do	Vapeur Curlew	18 00
30 mars	111	do	Goélette Veritas	12 00
4 avril	95	do	do Atlanta	2 50
7 do	293	do	Vapeur Curlew	18 00
8 do	112	do	Goélette Maggie Millard	9 00
9 do	118	do	do M. E. McDougall	6 00
11 do	91	do	do Myrtle	5 00
14 do	95	do	do Effie M. Lake	5 00
20 do	96	do	do Ceylon	5 00
23 do	392	Américain	Barque Hancock	22 00
23 do	293	Anglais	Vapeur Hercules	10 00
26 do	56	do	Goélette Eleanor	2 00
3 mai	125	do	do Ocean Star	3 00
3 do	91	do	do Myrtle	5 00
3 do	93	do	do Grenada	5 00
4 do	115	do	do Florence Abbott	6 00
4 do	95	do	do Atlanta	5 00
4 do	230	do	Brigantin Prince LeBoo	16 00
7 do	987	do	Vapeur Camperdown	46 00
10 do	529	do	Brigantin Alaska	26 00
11 do	959	do	Vapeur Garnet	46 00
13 do	123	do	Goélette Clayola	9 00
14 do	931	do	Vapeur Cacouna	44 00
16 do	190	do	do Kite	14 00
16 do	99	do	Goélette Genesta	7 50
16 do	149	do	do Sarah E. Townsend	6 00
17 do	100	do	do Warrior	5 00
19 do	987	do	Vapeur Camperdown	46 00
21 do	967	do	do Godolphin	46 00
21 do	689	do	do Coban	34 00
24 do	1,108	do	do Cape Breton	52 00
25 do	120	do	Goélette Daisey	6 00
25 do	190	do	Vapeur Kite	14 00
25 do	959	do	do Garnet	46 00
26 do	95	do	Goélette Effie M. Lake	5 00
27 do	931	do	Vapeur Cacouna	44 00
30 do	314	do	Brigantin Carrick	20 00
31 do	987	do	Vapeur Camperdown	46 00
31 do	190	do	do Kite	14 00
1er juin	99	do	Goélette Eureka	5 00
1 do	769	do	Barque Le Preaux	38 00
2 do	529	do	Brigantin Alaska	26 00
4 do	967	do	Vapeur Godolphin	46 00
7 do	959	do	do Garnet	46 00
8 do	1,108	do	do Cape Breton	52 00
8 do	190	do	do Kite	14 00

DROITS de pilotage perçus pendant l'année expirée le 31 décembre 1892—*Suite.*

Date.	Tonnage.	Nationalité.	Nom et gréement du navire.	Pilotage.
1892.				$ cts.
11 juin	248	Anglais	Barge Alice	8 00
11 do	987	do	Vapeur Camperdown	46 00
14 do	183	do	Barque Nelly	14 00
14 do	115	do	Goélette Florence Abbott	6 00
17 do	967	do	Vapeur Godolphin	46 00
18 do	959	do	do Garnet	46 00
20 do	166	do	Goélette W. R. Huntly	7 00
21 do	1,108	do	Vapeur Cape Breton	52 00
22 do		do	Goélette Carlotta	4 00
22 do	987	do	Vapeur Camperdown	46 00
23 do	688	do	do Bonavista	40 00
24 do	199	do	Brigantin Plymouth	10 50
28 do	689	do	Vapeur Coban	34 00
29 do	959	do	do Garnet	46 00
30 do	967	do	do Godolphin	46 00
30 do	95	do	do Hercules	10 00
30 do	1506	do	do Britannic	68 00
2 juillet	186	do	Brigantin Acacia	10 50
2 do	199	do	Goélette Allen A. McIntyre	10 50
4 do	987	do	Vapeur Camperdown	46 00
5 do	529	do	Brigantin Alaska	26 00
5 do	931	do	Vapeur Cacouna	44 00
8 do	331	do	Goélette E. Merriam	10 00
9 do	959	do	Vapeur Garnet	46 00
11 do	245	do	Barge Lizzie	8 00
12 do	688	do	Vapeur Bonavisto	40 00
9 do	638	do	Barque Ashlow	32 00
16 do	987	do	Vapeur Camperdown	46 00
16 do	747	do	Barque Arklow	36 00
19 do	959	do	Vapeur Garnet	46 00
20 do	1108	do	do Cape Breton	52 00
22 do	967	do	do Godolphin	46 00
23 do	194	do	Goélette Bessie	7 00
28 do	987	do	Vapeur Camperdown	46 00
30 do	959	do	do Garnet	46 00
2 août	688	do	do Bonavista	40 00
2 do	967	do	do Godolphin	46 00
3 do	218	do	Goélette Clifton	8 00
6 do	1059	do	Vapeur Torgoren	50 00
8 do	99	do	Goélette J. C. Kelly	5 00
8 do	987	do	Vapeur Camperdown	46 00
9 do	931	do	do Cacouna	44 00
10 do	959	do	do Garnet	46 00
11 do	194	do	Goélette Bessie	7 00
19 do	333	do	do Georgia	10 00
20 do	987	do	Vapeur Camperdown	46 00
23 do	959	do	do Garnet	46 00
23 do	688	do	do Bonavisto	40 00
26 do	931	do	do Cacouna	44 00
27 do	292	do	Brigantin Gertrude	13 50
29 do	150	do	Goélette Cumminger	9 00
30 do	967	do	Vapeur Godolphin	46 00
31 do	689	do	do Coban	34 00
31 do	168	do	Goélette Sainte-Marie	14 00
1er septembre	987	do	Vapeur Camperdown	46 00
3 do	194	do	Goélette Bessie	10 50
5 do	959	do	Vapeur Garnet	46 00
6 do	931	do	do Cacouna	44 00
8 do	183	do	Petite barque Nelly	14 00
9 do	1108	do	Vapeur Cape Breton	52 00
12 do	967	do	do Godolphin	46 00
13 do	293	do	do Windsor Lake	18 00
13 do	298	do	Brigantin Mersey Belle	18 00
14 do	987	do	Vapeur Camperdown	46 00
17 do	313	do	Brigantin Endrick	16 00
17 do	529	do	do Alaska	28 00
19 do	959	do	Vapeur Garnet	46 00
21 do	689	do	do Coban	34 00

DROITS de pilotage perçus pendant l'année expirée le 31 décembre 1892—*Suite.*

Date.	Tonnage.	Nationalité.	Noms des navires.	Pilotage.
				$ cts.
21 sept.	657	Anglais	Barque Canning	34 00
21 do	99	do	Goélette Florida	5 00
27 do	338	do	Brigantin Ventured	20 00
24 do	931	do	Vapeur Cacouna	44 00
27 do	967	do	do Godolphin	46 00
28 do	199	do	Brigantin Plymouth	10 00
29 do	250	do	Petite barque Aureola	16 00
1er octobre	959	do	Vapeur Garnet	46 00
7 do	124	do	Goélette Glenola	6 00
7 do	195	do	do Clara T. Wilbred	10 50
8 do	688	do	Vapeur Bonavista	40 00
10 do	967	do	do Godolphin	46 00
11 do	137	do	Goélette North America	6 00
11 do	689	do	Vapeur Coban	34 00
12 do	149	do	Brigantin Venice	12 00
13 do	959	do	Vapeur Garnet	46 00
15 do	462	do	do Grand Lake	26 00
17 do	529	do	Brigantin Alaska	28 00
19 do	949	do	Barque Lockwood	44 00
20 do	123	do	Goélette Clayola	3 00
22 do	931	do	Vapeur Cacouno	44 00
27 do	338	do	Brigantin Ventured	20 00
27 do	1108	do	Vapeur Cape-Breton	52 00
31 do	166	do	Goélette M. E. McLauchlin	7 00
2 novembre	250	do	Petite barque Aureola	16 00
2 do	137	do	Goélette North America	6 00
3 do	931	do	Vapeur Cacouna	44 00
3 do	171	do	Brigantin Confederate	14 00
7 do	737	do	Barque G. S. Penery	36 00
8 do	799	do	do Emma Mare	38 00
12 do	1108	do	Vapeur Cape-Breton	52 00
26 do	1009	do	do Haylor	48 00
29 do	267	do	Goélette Eva Maud	13 50
29 do	99	do	Vapeur Hercules	10 00
15 décembre	275	do	do Saint-Pierre	4 50
17 do	181	do	Petite barque Viola	10 50
23 do	432	do	Barque Winifred	24 00
24 do	292	do	Brigantin Gertrude	13 50
			Total	4,140 50

J. A. M. H. RIGBY,
Secrétaire.

BAIE GLACÉE, C.-B., 31 décembre 1892.

Noms des pilotes et droits de patentes payés en 1892.

N°	Age.	Pilote.	Patentes renouvelées.	Patentes de bateaux.
			$ cts.	$ cts.
1	59	Edward Petrie	3 00	1 00
2	53	Joseph Shanahan	3 00	.....
3	45	John Ryan	3 00	1 00
4	61	James Farrell	3 00	.....
5	55	Thomas Ling	3 00	1 00
6	48	Edmond Petrie	3 00	5 00
7	56	Alex. McLellan	3 00	.....
8	57	Allan McPherson	3 00	.....
9	.....	Capit. T. Townsend, barge "Mabel"	10 00	.....
10	.....	Capit. A. B. McGillivray, barge "Alice"	10 00	.....
11	.....	Capit. M. Florion, barge "Lizzie"	10 00	.....
			54 00	8 00

RÉCAPITULATION.

Renouvellements de patentes, 8 pilotes	$ 24 00
Patente, 1 bateau ponté	5 00
Patentes, 4 bateaux non pontés	3 00
do 3 à des capitaines de barge	30 00
	$ 62 00

J. A. M. H. RIGBY,
Secrétaire.

Baie Glacée, C.-B., 31 décembre 1892.

Recettes et déboursés pour l'année 1892.

1892.	*Dt.*	$ cts.	$ cts.
31 déc.	Payé à E. Mahon, allocation de pilote à la retraite	50 00	
	do au secrétaire	20 00	
	do à trois commissaires, frais de voyage, etc	15 00	
			85 00
	Av.		
31 déc.	Balance de l'année dernière	2 00	
	8 patentes renouvelées	24 00	
	1 patente de bateau ponté	5 00	
	3 patentes de bateaux non pontés	3 00	
	3 do à des capitaines de barge	30 00	
	Balance	21 00	
			85 00

J. A. M. H. RIGBY.
Secrétaire.

Baie Glacée, C.-B., 31 décembre 1892.

ANNEXE N° 19.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

PORT DE PICTOU, N.-E., 31 décembre 1892.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Sous ce pli veuillez trouver les relevés de pilotage pour la saison de 1892.

Les pilotes nos 1 et 5 n'ont pas renouvelé leurs cautionnements, et n'ont pu, en conséquence, remplir leurs fonctions durant la saison.

Les steamers de la ligne de Boston et Halifax ayant cessé de faire escale dans ce port, la moitié des droits de pilotage (dont ils payaient la plus grande partie) a diminué d'une moyenne de $170 qu'elle était l'an dernier à $20 pour la dernière saison, ce qui a laissé cette division sans argent pour faire face aux dépenses nécessaires.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. H. NOONAN.
Secrétaire de la commission.

RECETTES et dépenses provenant de tous les deniers perçus par ou pour la commission de pilotage, relativement aux pilotes ou au pilotage.

RECETTES.	$ cts.
Reçu de pilotage, d'après relevé	3,136 39
do cautionnements de pilotes	9 00
Balance due au secrétaire	179 47
	3,324 86
DÉPENSES.	
Payé aux pilotes pour pilotage	3,079 39
do appointements du secrétaire	200 00
do balance due pour 1891	45 47
	3,324 86

J. A. GORDON,
JOHN R. DAVIES,
A. J. PATTERSON,
H. McKENZIE,
} Commissaires de pilotage, Port de Pictou, N.-E.

Droits de pilotage pendant la saison de 1892.

	$ cts.	$ cts.
Montant total reçu pour droits de pilotage pendant la saison de 1892	.....	3,136 39
De ce montant :—		
Reçu de paquebots	2,361 98	
do voiliers	774 41	
		3,136 39
De ce montant :—		
Reçu de navires anglais	2,989 89	
do navires étrangers	146 50	
		3,136 39

Capitaine muni de certificats—Amabel Bacquet, vapeur *Miramichi.*

Relevé des recettes de pilotes pendant la saison de 1892.

N°	Nom.	Montant.
		$ cts.
1	Alex. T. Powell	.....
2	James Fraser	205 31
3	Bryant Rogers	129 75
4	Wm. A. Cooke	384 61
5	Angus McDonald	.....
6	Henry H. Powell	20 00
7	Chas. A. Cooke	594 80
8	Geo. W. Powell	127 00
9	Daniel S. Smith	765 99
10	Daniel McLeod	129 33
11	Angus Smith	722 60
	Total	3,079 39

ANNEXE N° 20.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DES PORTS DE SAINTE-MARIE ET LISCOMBE, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

EDWARD QUINN, PILOTE N° 1, SAINTE-MARIE, 48.

Nom du navire.	Gréement.	Nationalité.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Entrée.	Sortie.	Total.
					$ cts.	$ cts.	$ cts.
Hattie Turner	Goélette	Américain	Boston	280	7 00	9 00	16 00
Ayr	"	Canadien	St-Jean, N.-B.	121	4 00	6 00	10 00
Jennie Parker	"	"	"	195	5 00	7 00	12 00
Ella May	"	"	Halifax	60	4 20	4 20	8 40
Leading Star	"	"	"	38	2 66	2 66	5 32
St. Thomas	"	"	.....	37	2 59	.....	2 59
Monitor	"	"	Lunenburg	35	2 45	.....	2 45
Mattie B	"	"	.....	32	2 24	2 24	4 48
City of Ghent	Vapeur	"	Londres	119	9 v. 4 00	9 v. 5 00	81 00
							142 24

JOHN BURNS, PILOTE N° 2, AGÉ DE 30 ANS.

Weymouth	Vapeur	Canadien	Weymouth	105	2 voy., entrée et sortie, à 7c. par tonneau		14 70
City of Ghent	"	"	Londres	119	2 v. 6 00	4 00	20 00
Vale	Barque	Norvégien	Norvège	420	11 00	13 00	24 00
							58 70

ALFRED MCDANIEL, PILOTE N° 3, AGÉ DE 49 ANS.

St. John	Remorq.	Canadien	St-Jean, N.-B.	.....	31 voy. à $3.01 par voy.		93 31

HENRY I. PYE, PILOTE N° 1, LISCOMBE, AGÉ DE 35 ANS.

Sirius	Barque	Norvégien	Christiana	871	17 00	19 00	36 00
Tamerlane	"	"	Norvège	925	17 00	.....	17 00
							53 00

DANIEL LANG, N° 2, AGÉ DE 49 ANS.

Tamerlane	Barque	Norvégien	Norvège	925	.....	.....	19 00
Uller	"	"	"	517	.....	.....	15 00
Déplacer la barque	Uller	.....	.....	.....	.....	.....	3 00
							37 00

RAPPORT de la commission de pilotage pour les ports de Sainte-Marie et Liscombe—*Fin.*

CHARLES RILEY, N° 3, AGÉ DE 45 ANS.

Nom du navire.	Gréement.	Nationalité.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Entrée.	Sortie.	Total.
					$ cts.	$ cts.	$ cts.
Aletta	Barque...	Norvège	Norvège	1,302	21 00	....	21 00

LEWIS WILSON, PILOTE N° 4, AGÉ DE 39 ANS—PAS DE RAPPORT.

ARTHUR CROOK, N° 5, AGÉ DE 24 ANS.

Aletta	Barque...	Norvège	Norvège.....	1,302	.....	23 00	23 00

A l'honorable ministre de la marine,
Ottawa.

HONORABLE MONSIEUR,—Veuillez trouver sous ce pli les relevés du pilotage de Sainte-Marie et Liscombe pour l'année terminée le 31 décembre 1892.

WILLIAM PRIDE,
Secrétaire de la commission de pilotage.

ANNEXE N° 21.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION DE SYDNEY, CAP-BRETON, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

SYDNEY-NORD, C.-B., 20 février 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de la commission de pilotage de Sydney pour l'année 1892, indiquant (1) le numéro, le nom et l'âge de chaque pilote, (2) le nombre de navires anglais et étrangers payant des droits dans chaque port de cette circonscription, et le montant reçu, (3) une récapitulation indiquant le nombre de navires pour chaque port, leur tonnage et le montant reçu, (4) les capitaines munis de certificats, (5) un relevé des recettes et des dépenses, (6) un état de compte.

Ces relevés m'ont été envoyés tard, ce qui m'a empêché de vous les transmettre plus tôt.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. PURVES,
Sec.-trés. de la commission de pilotage, Sydney-Nord.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

NUMÉRO, nom et âge de chaque pilote pour le district de Sydney, C.-B., pour l'année 1892.

Numéro.	Nom.	Age.	Numéro.	Nom.	Age.
1	John Brown	70	17	George Brown	55
2	John Curran	66	18	Lawrence Connell	50
3	John Petrie	61	19	James Carroll	36
4	Con. Mullins	61	20	Dan. Petrie	36
5	D. McGillvary	63	21	John McNeil	40
6	Wm. Ratchford	55	22	Peter Burke	38
7	John Cann	42	23	Jas. Shannahan	41
8	John Mullins	42	24	Wm. Brown	35
9	Sil. Shannahan	50	25	Thos. Ratchford	37
10	And. Ratchford	48	26	G. D. Townsend	44
11	John Fraser	52	27	J. B. McGillvary	46
12	J. McGillvery	42	28	Lawrence Ling	43
13	Angus McNeil	49	29	James Fraser	50
14	Hugh McGillvery	62	30	F. McNeil	32
15	J. D. McGillvery	46	31	J. T. Laffin	34
16	John Carroll	41			

RELEVÉ des arrivages et des droits de pilotage perçus dans le district de Sydney, C.-B., pendant l'année 1892.

SYDNEY.

Classe de navires.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs anglais	70	82,580
" étrangers	2	2,388
Voiliers anglais	14	2,248
do "	2	641
Total du tonnage	88	87,857
DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.		
Navires anglais		$ 2,438 00
" étrangers		102 00
Total des droits de pilotage		2,540 00

SYDNEY-NORD.

Vapeurs anglais	74	70,035
" étrangers	30	23,061
Voiliers anglais	139	65,467
" étrangers	57	29,909
Total du tonnage	300	188,472
DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.		
Navires anglais		$ 3,858 50
" étrangers		1,580 00
Total du pilotage		5,438 50

VICTORIA MINES.

Vapeurs anglais	60	63,926
" étrangers	11	14,816
Voiliers anglais	22	4,467
" étrangers	1	665
Total du tonnage	94	83,874
DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.		
Navires anglais		$ 2,279 50
" étrangers		461 00
Total du pilotage		2,740 50

INTERNATIONAL MINES.

Vapeurs anglais	51	70,778
" étrangers	3	3,183
Voiliers anglais	21	3,113
" étrangers	1	169
Total du tonnage	76	77,243
DROITS DE PILOTAGE PERÇUS.		
Navires anglais		$ 2,666 00
" étrangers		138 00
Total du pilotage		$ 2,804 00

RÉCAPITULATION.

Ports.	Nombre de navires.	Tonnage.	Montant.
			$ cts.
Sydney-Nord	300	188,472	5,438 50
Victoria	94	83,874	2,740 50
International	76	77,243	2,804 00
Sydney	88	87,857	2,540 00
Totaux	558	437,446	13,525 00

CAPITAINES PORTEURS DE CERTIFICATS.

Numéro.	Noms.	Classe.	Navires.	Montant.
				$ cts.
1	J. P. Augur	Vapeur	St. Pierre	40 00
2	P. Lachance	do	Polino	40 00
3	D. Fraser	do	Coban	40 00
4	D. C. Fraser	do	Bonavista	40 00
5	J. F. Barlow	do	Newfoundland	40 00
6	J. McPhail	do	Cacouna	40 00
7	H. W. Gould	do	Louisburg	40 00
8	J. Reed	do	Cape Breton	40 00
9	J. Farquhar	do	Harlaw	40 00
10	J. McCuisth	Barque	Etta Stewart	20 00
11	A. Hanes	do	Ella Moore	20 00
				400 00

ÉTAT des recettes et des dépenses, commission de pilotage de Sydney, C.-B., 1891.

	$ cts.	$ cts.
RECETTES.		
Certificats et cautionnements	93 00	
Bateaux	6 00	
Capitaines porteurs de certificats	400 00	
Total des droits de pilotage	13,523 00	
		14,022 00
DÉPENSES.		
Pilotes payés par percepteurs	12,846 85	
Percepteurs	676 15	
Fonds de secours	93 00	
Loyer de bureau et combustible	45 00	
Dépenses de 5 commissaires	150 00	
Livres et impressions	17 50	
Télégrammes et frais de port	11 50	
Secrétaire et trésorier	100 00	
		13,940 00
Surplus des dépenses	... .	82 00

ÉTAT de comptes, commission de pilotage de Sydney, C.-B., 1892.

Dt.				Av.		
1892.		$ cts.		1892.		$ cts.
7 mai ..	Payé à la veuve Daley.....	20 00		31 déc.. ..	Secours, 1891.....	65 00
	do Brown. . .	20 00			Intérêt sur dépôt	12 00
	do Martin..	20 00			Secours, 1892.....	93 05
	do Mullins..	20 00			Balance des recettes.....	82 00
	do Petrie.....	20 00		1893.		
	do McInnes.	20 00		20 févr. ..	Balance reportée.....	30 27
	Payé au pilote Doyle.....	25 00				
10 nov. ..	Payé à la veuve Brown.	20 00				
	do McInnes. .. .	20 00				
	do Mullins..	20 00				
	do Daley..	10 00				
	do Petrie	20 00				
4 déc. ...	Payé au pilote Doyle.....	25 00				
	Change	9 07				
	Remboursé..	9 00				
	Balance de l'année dernière...	4 20				
1893.		282 27				282 27
20 févr. ..	Balance reportée..	30 27				

W. PURVIS.
Secrétaire-trésorier.

SYDNEY-NORD, C.-B., 20 février 1893.

ANNEXE N° 22.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE SAINT-JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE CIVILE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 5 janvier 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joints les états annuels de pilotage pour ce district, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. U. THOMAS,
Secrétaire.

M. WM SMITH, sous-ministre de la marine, etc.,
Ottawa.

BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE,
DISTRICT DE SAINT-JEAN, N.-B., 31 décembre 1892.

RECETTES et dépenses pendant l'année expirée le 31 décembre 1892.

RECETTES.	$ cts.	$ cts.
Permis à 31 pilotes, à $5	155 00	
do 6 bateaux, à $10	60 00	
25 centins par pied, pour pilotage à la sortie du port de Saint-Jean, à date	1,976 05	
do do Musquash do	13 12	
Goélette "Wm. Bement," pilotage d'entrée	12 00	
		2,216 17
Balance		212 30
		2,428 47
DÉPENSES.		
Pensions à 6 pilotes	930 00	
do 6 veuves	492 00	
do 3 enfants	60 00	
Mlles J. et A. McMillan, papeterie, etc	21 47	
Audition des comptes pour 1891	25 00	
Loyer de bureau, 1 an	100 00	
Appointements du secrétaire-trésorier, 1 an	800 00	
		2,428 47

TAUX de pilotage en vigueur le 31 décembre 1892, pour le district de pilotage de Saint-Jean, N.-B.

SUR TOUT VOILIER.

A l'entrée—1er district	$1 50	par pied de	tirant d'eau.
2e do	1 75	do	do
3e do	2 25	do	do
A la sortie—Jusqu'à l'île aux Perdrix	1 25	do	do
Dans la baie (non de rigueur)	2 00	do	do

Tarif de transport—100 tonneaux et moins	$1 50
Plus de 100 tonneaux et moins de 200 tonneaux	2 00
do 200 do 300 do	3 00
do 300 do 400 do	4 00

Et 25 centins en sus pour chaque 50 tonneaux qu'un voilier jaugera au-dessus de 400 tonneaux.

SUR TOUT VAPEUR.

A l'entrée—1er district	$2 00	par pied de	tirant d'eau.
2e do	2 50	do	do
3e do	3 00	do	do
A la sortie—Jusqu'à l'île aux Perdrix	1 75	do	do
Dans la baie (non de rigueur)	2 75	do	do

Tarif de transport—100 tonneaux et moins	$2 00
Plus de 100 tonneaux et moins de 200 tonneaux	2 50
do 200 do 300 do	3 75
do 300 do 400 do	5 00

Et 30 centins en sus pour chaque tonneau qu'un steamer jaugera au-dessus de 400 tonneaux.

RELEVÉ des navires pilotés à l'entrée du port de Saint-Jean, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

Nombre.	——	Total.
		$ cts.
362	Goélettes	
22	Bricks et brigantins	
26	Navires	
99	Barques et petites barques	
68	Vapeurs	
577	Montant du pilotage reçu	25,262 67
	Anglais.	
123	Goélettes	
16	Bricks et brigantins	
23	Navires	
75	Barques et petites barques	
53	Vapeurs	
290	Montant du pilotage reçu	15,794 48
	Etrangers.	
239	Goélettes	
6	Bricks et brigantins	
3	Navires	
24	Barques et petites barques	
15	Vapeurs	
287	Montant du pilotage reçu	9,468 19

PILOTES autorisés pour le port de Saint-Jean, N.-B.

Nom.	Age.	Résidence.	Observations.
Thomas Traynor	39	Saint-Jean, N.-B	
S. Rutherford	60	do	
Edward J. Fletcher	65	do	
Jos. Doherty	46	do	
Jno. L. C. Sherrard	58	do	
James Doyle	56	do	
Henry Spears	41	do	
John Thomas	44	do	
Jas. Murray	51	do	
Henry Thomas	61	do	
John Sproul	56	do	
Richard Scott	41	do	
Patrick Conlin	42	do	
James Reed	46	do	
John Spears	43	do	
Charles Daley	56	do	
William Lahey	63	do	
Richard Cline	67	do	
Jas. McPartland	58	do	
Jas. S. Spears	47	do	
Thos. J. Stone	39	do	
Jas. E. Mantle	46	do	
William Quinn	45	do	
William Miller	41	do	
Alfred Cline	35	do	
William Scott	36	do	
Bartholomew Rogers	35	do	
James Bennett	35	do	
Martin Spears	35	do	
Robert Thomas	51	do	
John McAnulty	53	Musquash, N.-B.	Autor. pour Musquash seulement.

ANNEXE N° 23.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DU DISTRICT DE MIRAMICHI, N.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

BUREAU DE LA COMMISSION DE PILOTAGE,
NEWCASTLE, MIRAMICHI, N.-B., 15 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les relevés concernant le district de pilotage de Miramichi, N.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier.

A M. W. SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RELEVÉS du pilotage dans la circonscription de Miramichi, N.-B., pendant l'année expirée le 31 décembre 1892.

Description des navires.	Nombre.	Total.
Navires déclarés à l'entrée—		
Vapeurs anglais	14	
Voiliers do	62	
Vapeurs étrangers	.....	
Voiliers do	95	
		171
Navires déclarés à la sortie—		
Vapeurs anglais	13	
Voiliers do	52	
Vapeurs étrangers	.....	
Voiliers do	95	
		160
Déplacements—		
Vapeurs anglais	4	
Voiliers do	17	
Vapeurs étrangers	.....	
Voiliers do	74	
		95
Services supplémentaires—		
Vapeurs anglais	.....	
Voiliers do	4	
Vapeurs étrangers	.....	
Voiliers do	3	
		7
	$ cts.	$ cts.
Montant total à l'entrée—		
Vapeurs anglais	796 86	
Voiliers do	1,405 39	
Vapeurs étrangers	.....	
Voiliers do	2,696 17	
		4,898 42
Montant total à la sortie—		
Vapeurs anglais	477 00	
Voiliers do	1,469 25	
Vapeurs étrangers	.....	
Voiliers do	3,484 50	
		5,430 75
Montant total des déplacements—		
Vapeurs anglais	28 00	
Voiliers do	138 50	
Vapeurs étrangers	.....	
Voiliers do	636 00	
		802 50
Montant total pour services supplémentaires—		
Vapeurs anglais	.....	
Voiliers do	16 00	
Vapeurs étrangers	.....	
Voiliers do	19 00	
		35 00

TARIF des droits de pilotage exigibles à Miramichi, N.-B., sur tous les navires britanniques ou étrangers, pendant l'année terminée le 31 décembre 1892.

	$ cts.
A l'entrée	2 25 par pied.
Pour tous navires mus entièrement ou en partie par la vapeur, en sus du prix ci-dessus	0 02 par tonneau.
A la sortie	2 00 par pied.
Pour tout navire prenant la mer après le 1er novembre, un boni de	4 00
Pour le déplacement et mouillage de tout bâtiment—	
Navires de pas plus de 100 tonneaux	1 50
do 200 do	2 00
do 300 do	3 00
do de plus de 300 tonneaux	4 00
Et 50 pour 100 en sus de ce tarif si la distance du déplacement est de plus de 4 milles.	

NATIONALITÉ des navires pilotés à l'entrée pendant l'année 1892.

Nationalité.	Nombre.	Nationalité.	Nombre.
Anglais	76	Autrichiens	8
Norvégiens	53	Américains	2
Suédois	4	Allemands	1
Italiens	25		
Russes	2	Total	171

RELEVÉS du pilotage pour le district de Miramichi, N.-B., pendant l'année terminée le 31 décembre 1892.

Numéro	Noms des pilotes.	Age.	Pour quel service.	Observations.
2	Louis Jimmo	38	Plein permis	
4	Angus McEachran	73	do	Maître-pilote.
5	Mitchell Martin	63	do	
6	Francis Martin	58	do	
7	Maxime Martin	47	do	
9	Angus McLean	59	do	
10	Alexander Wilson	46	do	
11	Robert J. Walls	41	do	
12	George Savoy	48	do	
13	Reuben Nowlan	48	do	
14	John McEachran	42	do	
15	Charles McLean	53	do	
20	Oliver Foster	51	do	
22	Wm. Walls, aîné	38	do	
23	Wm. Tait	69	do	
26	John McCullam	40	do	
27	James Nowlan	41	do	
28	Dudley P. Walls	46	do	
29	George Sutton	41	do	
30	James A. Nowlan	37	do	
31	George T. Tait	35	do	Permis d'absence pour 1892.
32	Joseph Jimmo	37	do	
33	James McCullam	48	do	
34	Allan McEachran	33	do	
35	John Martin	33	do	
36	Asa Walls	33	do	
37	William Walls, jeune	35	do	
38	John Nowlan	36	do	
39	Patrick Nowlan	33	do	

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier.

LISTE des bateaux-pilotes licenciés.

Numéro	Noms des bateaux.	Tonnage.	Capitaines.	Date du premier permis.	Date du dernier permis.
11	May Queen	22·50	Angus McLean	Mai 1878	Mai 1892.
13	Two Brothers	25·00	Jas. A. Nowlan	do 1878	do 1892.
14	Empress	25·57	Patrick Nowlan	do 1878	do 1892.
15	Princess Louise	20·85	Robt. J. Walls	do 1879	do 1892.

ÉTAT indiquant les dépenses annuelles faites par les pilotes au compte des bateaux-pilotes durant les six dernières années.

N°	Noms des goélettes.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
11	May Queen	354 59	463 35	420 64	375 13	379 71	318 60
13	Two Brothers	454 77	474 36	504 90	423 60	432 39	404 17
14	Empress	356 08	379 71	434 38	465 93	473 48	505 37
15	Princess Louise	263 12	334 00	370 47	321 27	346 33	324 35
	Totaux	1,428 56	1,651 42	1,730 39	1,585 93	1,631 91	1,552 49

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier.

LES PILOTES de Miramichi en compte avec R. R. Call, secrétaire-trésorier.

1892.	DT.	$ cts.
17 juin	Compte de Wm Wilson et Cie, combustible, etc., pour le bureau des pilotes	2 60
17 do	do Wm Richards, réparations de la "Princess Louise"	4 40
18 juillet	do Jas. Henderson, inspection de quatre bateaux	10 00
18 août	do E. Johnson, papeterie, bureau des pilotes	1 15
9 sept.	do T. F. Gillespie, assurance sur seine	6 75
19 do	do D. G. Smith, impressions	6 75
19 do	do louage de cheval, maître-pilote	1 00
19 do	do gouvernail pour la goélette "Two Brothers"	3 55
19 do	Surcharge "Shelburne," somme remise au capitaine	6 00
18 nov.	Compte de loyer, bureau du maître-pilote	20 00
18 do	do J. Sadler, loyer, emmagasinage, seine, etc	10 00
18 do	do E. Johnson, papeterie, bureau des pilotes	0 95
1er déc.	do E. Hutchison, beaupré, "Princess Louise"	3 50
1er do	do Wm. C. Anslow, impressions	2 25
1er do	do Cie de navigation à vapeur de Miramichi, passages de pilotes	6 00
1er do	D. P. Walls, acompte sur seine	200 00
1er do	do do d'intérêt sur seine	25 20
1er do	2 pilotes, somme remise à compte de seine	18 70
1er do	Alexander Martin, pension	100 00
1er do	Commission de 3 pour 100 sur $11,663.67	349 91
1er do	Compte de papeterie, frais de port, etc	2 49
1er do	27 pilotes, $392.54, et 1 pilote, $283.89	10,882 47
		11,663 67
1892.	AV.	
1er déc.	Droits de pilotage perçus à l'entrée	4,898 42
1er do	do do la sortie	5,430 75
1er do	do do pour déplacement	802 50
1er do	do do services supplémentaires	35 00
1er do	Gagné par les pilotes en dehors du pilotage	497 00
		11,663 67

WM. PARK,
Président.

R. R. CALL,
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE N° 24.

RAPPORT de la commission de pilotage de Bathurst, N.-B., pour l'année civile expirée le 31 décembre 1892.

Pilotes.	Navires britanniques.			Navires étrangers.			Total du pilotage.	Déboursés.			Taux du pilotage.			
											Entrée.		Sortie.	
	Nombre.	Entrée.	Sortie.	Nombre.	Entrée.	Sortie.		Aux pilotes.	Montant.	Montant pour dépenses et commissions.	Jusqu'à la barre.	En-dedans de la barre.	Depuis la barre.	Depuis l'intérieur de la barre.
		$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Timothy Daly.... William Daly..... Fred Reynolds.... Nazaire Hachey...	2	12 60	27 00	19	292 60	269 80	602 00	Timothy Daly..... William Daly....	265 34	....	1 20	1 40	0 80	1 00
								Nazaire Hachey. ..	175 18					
								F. Reynolds.....	131 38	30 10				

J. W. STEWART,
Secrétaire.

ANNEXE N° 25.

RELEVÉ DU PILOTAGE DE LA CIRCONSCRIPTION DU COMTÉ DE CHARLOTTE, N.-B., POUR L'ANNÉE 1892.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 31 décembre 1892.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le relevé du pilotage de la circonscription du comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
C. E. O. HATHEWAY,
Commissaire et secrétaire.

RELEVÉ DU PILOTAGE pour le district du comté de Charlotte, N.-B., année 1892.

Noms des pilotes.	Age.	Résidence.	Pour quel district autorisé.
Wellington Cline		Iles de l'Ouest	Comté de Charlotte.
Joseph Boyd		Campobello	do
John Boyd		Dufferin	do

Bateau-pilote *Frederick Taylor*, 12½ tonneaux, Joseph Boyd, capitaine.

MONTANT perçu par les pilotes pour l'année courante.

Noms des pilotes.	Navires britanniques	Navires étrangers.	Total.
	$ cts.	$ cts.	
Joseph Boyd	151 00	54 00	
John Boyd	85 00	44 00	
Wellington Cline	325 75	30 00	
	$561 75	$128 00	$689 75

PERMIS accordés à des capitaines.

Noms.	Age.	Nom du navire.	Tonnage.	District.
John Hatfield	57	Goél. "Brenton."	159	A l'entrée et à la sortie, de la mer aux ports de Saint-André et St. Stephen.
Numan Hatfield	31	do "Tacoma."	209	
E. S. Howard	41	do "W.R.Huntley."	166	
J. E. Morris	50	do "Myrtel M."	121	
W. F. Durant	36	do "W. Durant."	124	

Recettes de la commission de pilotage.

Permis pour 1 bateau-pilote	$ 5 00	
do 1 pilote	6 00	
Règlements	1 00	
Permis à cinq capitaines	30 00	
		$42 00

Dépenses.

Papeterie et frais de port	$ 1 00	
Payé aux commissaires, St-Stephen et St-George.	13 00	
Payé au secrétaire, St-André	28 00	
		$42 00

C. E. O. HATHEWAY,
Secrétaire et commissaire.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 31 décembre 1892.

Tarif du pilotage.

Premier district de pilotage, à l'entrée ou à la sortie...$2.25 par pd de tirant d'eau.
Second do do $1.60 do do
Troisième do do $1.50 do do
De ou à Campobello, 20c. par pied de moins que le tarif ci-dessus.
Quatrième district de pilotage, à l'entrée ou à la sortie, $1 par pd de tirant d'eau.
Du 1er novembre au 1er avril, 20c. par pd en sus du tarif ci-dessus.

Au ou du port de Saint-André au terrain de délestage, navires de 80 tonneaux et au-dessous de 300, $2.50 chacun; 300 tonneaux et plus, $3.

Pour conduire un navire d'un endroit de chargement ou port à un autre, en dedans de la baie de Saint-André, navires de 80 à 200 tonneaux, $4; de 200 à 300 tonneaux, $5; de 300 à 400 tonneaux, $6; de plus de 400 tonneaux, $8.

Pour conduire un navire d'un endroit de chargement en dedans de la baie de Saint-André à un port ou endroit de chargement en dehors de la dite baie et dans les limites de la circonscription, droit de pilotage à l'entrée ou à la sortie, navires de 80 à 200 tonneaux, $6; de 200 à 300 tonneaux, $8; de 300 à 400 tonneaux, $10; de 400 tonneaux et plus, $12.

C. E. O. HATEWAY,
Commissaire et secrétaire.

SAINT-ANDRÉ, N.-B., 31 décembre 1892.

ANNEXE N° 26.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE POUR LE COMTÉ DE PRINCE, I. P.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

RELEVÉ du pilotage d'une partie du comté de Prince, I. P.-E., jusqu'au 31 décembre 1892.

		$ cts.
Pilote—CHARLES GALLANT.		
Goélette—Comeneau	98 ton'x.	11 80
" Mary E. Bliss	188 "	22 24
" Sophia Stewart	79 "	9 00
" May Vigilant	107 "	16 80
" Vesper	127 "	17 60
" Parisian	107 "	17 30
" Kezia	136 "	19 00
" Dominion	96 "	16 00
" Alma Cook	67 "	9 00
" Mary E. Lesslie	99 "	15 20
" Genesta	99 "	17 80
Tous navires anglais.		
Total		171 74
Pilote—GEORGE WELLS.		
Goélette—Ellen S.	65 ton'x.	5 20
" Comeneaux	98 "	17 50
" Warrior	102 "	18 10
" Stella E	99 "	19 10
" Cabodle	95 "	17 40
" G. C. Kelly	96 "	16 00
" W. D. Richards	98 "	20 10
" Carrie E	65 "	9 38
Navires américains—		122 78
" Spencer Baird	74 "	8 00
" Hanah Comer	90 "	17 80
Total		148 58
Pilote—JOHN W. WHITE.		
Goélette anglaise—Lady Franklin	76 ton'x.	10 64
" Minie Mack	76 "	5 00
" Sherbrook	94 "	16 00
" Cepola	96 "	15 50
Total		47 14
Pilote—WILLIAM SKERRY.		
Goélette anglaise—Cleta (à la sortie)	90 ton'x.	5 00
" Elmo "	96 "	9 00
Total		14 00
Pilote—JAMES ELLIS—Pas de rapport.		

Le capitaine de la goélette *Cleta* a été condamné à une amende de $9, droits de pilotage à l'entrée, pour avoir employé un pilote non autorisé, lorsqu'un pilote autorisé avait offert ses services et qu'il les avait refusé.

WILLIAM P. REID,
Président de la commission de pilotage.

ALBERTON, I. P.-E., 4 janvier 1893.

Règles et règlements pour la gouverne des pilotes de la circonscription de pilotage d'une partie du comté de Prince, dans l'Ile du Prince-Edouard, établis par l'Administration de Pilotage en vertu de l'acte 36 *Vic., chap.* 54.

Tous les règlements faits jusqu'ici par aucune administration de pilotage, pour la dite circonscription de pilotage, sont par le présent révoqués.

1. Nul ne sera commissionné comme pilote à moins qu'il n'ait atteint l'âge de vingt et un ans au moins, et qu'après examen il ne soit jugé capable de remplir tous les devoirs d'un pilote.

2. Chaque pilote commissionné paiera pour sa commission, en la recevant, un honoraire de dix piastres ($10).

3. Chaque capitaine ou second qui prendra une commission paiera une somme annuelle de vingt piastres ($20) en la recevant ou la renouvelant.

5. Tous différends ou malentendus survenant entre les pilotes eux-mêmes, ou entre les pilotes et les patrons de navires ou autres, au sujet du pilotage ou de leur rémunération comme pilotes, et tous autres différends ou malentendus survenant entre eux (comme pilotes), seront soumis à l'Administration de Pilotage, pour être réglés par elle, et le jugement des commissaires ou d'une majorité d'entre eux, au sujet de ces différends ou malentendus, sera final et obligatoire pour toutes les parties; et tout pilote commissionné qui contreviendra à ce règlement, ou qui refusera ou négligera de comparaître devant les commissaires après vingt-quatre heures d'avis, lorsque sa présence sera requise dans une circonstance quelconque, ou qui causera quelque incommodité, inconvénient ou retard inutiles aux patrons de navires, sera passible, pour chaque offense, d'une amende n'excédant pas vingt piastres ($20), et de suspension ou destitution, à la discrétion des commissaires.

6. Les pilotes commissionnés devront se pourvoir de bonnes chaloupes, en bon état et capables de tenir la mer, appartenant de bonne foi à un ou plusieurs pilotes, et ils devront les entretenir en conformité absolue des sections 75 et 76 de l'Acte du Pilotage de 1873. Ces chaloupes seront examinées par les commissaires au moins une fois par année, et s'ils les trouvent impropres au service, ils les condamneront comme telles.

7. Chaque pilote commissionné recevra de l'Administration de Pilotage, sur demande, un exemplaire de ces règlements, qu'il présentera, ainsi que sa commission, au patron lorsqu'il prendra un navire sous ses charges.

8. Chaque pilote commissionné devra faire rapport à l'Administration de Pilotage des avaries ou accidents survenus aux navires placés sous ses charges, ou de tout autre fait important au sujet des navires dont il aura eu connaissance ; il fera aussi rapport des bouées déplacées ou des phares qui ne seraient pas allumés à temps,—et ce rapport sera fait par écrit immédiatement après son arrivée au port, ou aussitôt que les circonstances le permettront.

9. Tous les droits de pilotage seront payés aux pilotes personnellement, et chaque pilote remettra à l'Administration de Pilotage cinq pour cent des sommes ainsi reçues par lui, pour faire face aux dépenses que l'Administration de Pilotage sera légitimement obligée de faire.

10. Le tarif des droits de pilotage dans les ports de la dite circonscription de pilotage seront comme suit :—

	Par pied de tirant. A l'entrée.	A la sortie.
Navires de 80 tonnes et au-dessous de 150 tonnes	$1 00	$0 80
" 150 " " 250 "	1 50	1 00
" 250 " et plus	2 00	1 50

Et pour tous les navires de moins de 80 tonneaux qui accepteront les services d'un pilote, 8 centins par tonneau à l'entrée et 6 centins par tonneau à la sortie.

Daté à Cascumpec, dans le comté de Prince, le 1er mars 1882.

JAS. F. WHITE,
WILLIAM P. REID,
PETER GAVIN.

CONSEIL PRIVÉ, OTTAWA, 24 août 1882.

Je certifie que les règles et règlements qui précèdent, établis pour la circonscription de pilotage du comté de Prince, Ile du Prince-Edouard, s'étendant du cap Egmont à l'île Lennox, dans la baie de Richmond, et comprenant les ports et havres le long de la côte de cette circonscription, ont été, ce jour, approuvés par Son Excellence le gouverneur général en conseil.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

ANNEXE N° 27.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE VICTORIA ET ESQUIMALT, POUR L'ANNÉE CIVILE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

VICTORIA, C.-B., 6 janvier 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés de pilotage du district de Victoria et Esquimalt, C.-B., pour l'année expirée le 31 décembre 1892, ainsi que l'exige l'article 22, chap. 80, des Statuts revisés de 1886, et j'espère que vous les recevrez à temps pour leur publication dans le supplément de votre rapport annuel. Veuillez m'envoyer un exemplaire de ce dernier lorsqu'il sera imprimé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RELEVÉS de pilotage du district de Victoria et Esquimalt, du 1er janvier au 31 décembre 1892.

PILOTES AUTORISÉS.

N°	Nom.	Age.	Date de la délivrance du permis.	Ancienneté.	Observations.
1	John Thompson.....	43	23 avril 1880	4 décembre 1878	Originairement pilote de la C.-B.
2	James Ramsey.....	62	21 octobre 1889..	9 juin 1873.....	do do
3	Sam. W. Bucknam .	42	6 mars 1891....	6 mars 1891....	District de Victoria et Esquimalt.
4	John Newby..	43	10 avril 1891	10 avril 1891 ..	do do

N.-B.—La liste ci-dessus est celle des pilotes autorisés, et ce sont les seuls qui ont exercé cet état dans le district susdit.

Il n'y a pas de capitaine ni de seconds qui tiennent leurs permis de cette commission de pilotage, tous les certificats précédemment accordés ayant pris fin par le laps de temps.

Les paragraphes I, II et III, page 213 (supplément du 19e rapport annuel), avec réductions, pages 200 et 201 (supplément du 21e rapport annuel), s'appliquent à cette année.

Les mêmes actes et parties d'actes de la dernière année s'appliquent à 1892, et la liste des navires exemptés et les péages à Puget-Sound restent tels qu'auparavant.

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

VICTORIA, C.-B., 31 décembre 1892.

Droits de pilotage perçus du 1er janvier au 31 décembre 1892.

Mois.	Anglais.	Étrangers.	Total.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Janvier	345 00	455 25	800 25	N.B.—Ce total de $11,730.92 ne comprend pas une somme de $518 perçue sur les vapeurs de Puget-Sound, ni $28.50 perçus de différents remorqueurs américains pour demi-pilotage à la sortie.
Février	154 25	398 25	552 50	
Mars	336 25	378 75	715 00	
Avril	389 00	781 75	1,170 75	
Mai	339 87	731 88	1,071 75	
Juin	323 15	738 50	1,061 65	
Juillet	549 50	726 25	1,275 75	
Août	344 00	688 00	1,032 00	
Septembre	358 10	691 00	1,049 10	
Octobre	369 85	681 50	1,051 35	
Novembre	419 10	765 35	1,184 45	
Décembre	284 62	481 75	766 37	
	4,212 69	7,518 23	11,730 92	

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

Victoria, C.-B., 31 décembre 1892.

Dr. RECETTES ET DÉPENSES, du 1er janvier au 31 décembre 1892. Av.

Date.	Recettes.	Montant.	Date.	Dépenses.	Montant.
1892.		$ cts.	1892.		$ cts.
1er janv.	Balance de l'an dernier	783 93	1er jan. au 31 déc.	Pilotes de la division de la C.-B, surplus 1891	783 93
1er jan. au 31 déc.	Droits de pilotage en vertu du paragraphe IV	11,730 92	1er do 31 do	do do gains, d'après recettes	10,557 83
1er do 31 do	Remorqueurs américains, moitié du pilotage à la sortie, d'après le livre de recettes	28 50	1er do 31 do	Honoraires des commissaires, 12 mois	300 00
1er do 31 do	Steamer "North Pacific," moitié du pilotage à la sortie, 2 voyages	18 00	1er do 31 do	Bureau des examinateurs, droits d'examen	20 00
1er do 31 do	Droits sur certificats, steamers de Puget-Sound	500 00	1er do 31 do	Dépenses de bureau, loyer, combustible, gaz, etc.	361 35
1er do 31 do	Droit d'examen, 1	20 00	1er do 31 do	Secrétaire-trésorier, 12 mois	600 00
1er do 31 do	Droit sur commission, 1	25 00	31 do	Balance à l'avoir de la commission de pilotage	483 24
		13,106 35			13,106 35

EDGAR CROW BAKER,
Secrétaire-trésorier.

Approuvé et trouvé correct,

R. P. RITHET,
ROBT. WABD,
W. E. CLARKE. } *Commissaires.*

ANNEXE N° 28.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE NANAIMO, C.-B., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

NANAÏMO, C.-B., 11 janvier 1893.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—Je vous envoie les relevés de pilotage dressés par la commission de Nanaïmo, ainsi que l'exige l'Acte de pilotage de 1886, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. C. McKENZIE,
Secrétaire intérimaire.

NOMS et âges des pilotes, etc.

Noms.	Ages.	Service.
John Sabiston, aîné	66	Havre.
John Sabiston, jeune	39	District.
Daniel Morrison	52	"
James Peter Bendrodt	32	"
James Christensen	51	"

Droits de pilotage, etc.:—

Demi-pilotage	$ 1	par pied.
Pilotage entier	2	"
" dans le golfe	10	par diem.

Tarif spécial pour les paquebots.

Montant total perçu pour droits de pilotage, distinguant les sommes reçues des navires britanniques et des navires étrangers.

Droits de pilotage perçus des navires britanniques	$ 3,056 00
" " étrangers	15,164 50
	$18,220 50

RECETTES ET DÉPENSES.

Recettes :—		
Solde de 1891	$ 1,941 03	
Droits de pilotage pour l'année terminée le 31 décembre 1892	18,220 50	
		$ 20,161 53
Dépenses :—		
Payé aux pilotes	$ 18,583 15	
Dépenses	1,335 00	
Solde en caisse	243 38	
		$ 20,161 53
Solde en caisse		$ 243 38

REMARQUES.

Dans le cours de l'année 1892, le beau sloop-pilote *D. W. Gordon* a été placé pour le service à l'extrémité sud de la circonscription près du phare de l'île de la Découverte ; ce sloop a été construit dans la province et a coûté plus de $2,000.

Le bateau-pilote *Keturah* a également été stationné au large de l'île Gabriola et est constamment employé.

C. C. McKENZIE,
Secrétaire intérimaire.

E. QUENNELL,
Président.

ANNEXE N° 29.

RAPPORT DES COMMISSIONS DE PILOTAGE DE NEW-WESTMINSTER ET YALE, PARRSBORO', BOUCTOUCHE, ETC., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

VICTORIA, C.-B., 6 janvier 1893.

M. WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les comptes, les états, le bilan, etc., pour l'année terminée le 31 décembre 1892, *re* la commission de pilotage de Yale et New-Westminster.

Le système qui régit actuellement la commission de pilotage est le même que celui dont je vous ai parlé dans mon rapport de l'an dernier (1891), et les règlements sont ceux qui ont été approuvés par l'arrêté en conseil du 20 septembre 1890.

Il ne reste plus aujourd'hui d'argent en mains, comme je vous l'ai rapporté dans ma lettre du 30 décembre, qui indiquait le montant au crédit des permis et le montant au crédit des amendes, savoir: $478.38, plus l'intérêt jusqu'au 31 décembre 1892, $31.40. Les $716.28 de surplus à la fin de l'année, dans la banque ici (compte courant), a été distribué au prorata parmi les pilotes actuels.

Espérant que vous trouverez tout en bon état.

Je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

P.S.—Le rapport est marqué " B.S."—B. Springer, un des commissaires.
C. G. J.

SOLDE D'APRÈS LE GRAND-LIVRE.

Folio 8, Banque de Montréal	$ 716	28
do 184, do	478	38
Intérêt au 31 décembre	31	40
	$1,226	06

Folio 50, compte de la commission (surplus sur les comm.)	$ 192	18
do 95, fonds de réserve (spécial)	509	78
do 36, gages des pilotes (surplus du dernier trimestre)	524	10
	$1,226	06

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

VANCOUVER, C.-B., 6 janvier 1893.
B. S., commissaire.

Bilan pour 1892.

Fonds de réserve	$ 478 38
Intérêt au 31 décembre 1892	31 40
Compte de commission	1,191 03
Amendes	.....
Surplus de droits pour le trimestre finissant le 31 déc. 1892.	536 49
	$2,237 30
Compte des dépenses	$1,011 24
Banque de Montréal (dépôt spécial)	509 78
do (compte courant)	716 28
	$2,237 30

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

VANCOUVER, C.-B., 6 janvier 1893.
B. S., commissaire.

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES PENDANT L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

Recettes.

Solde à la banque	$ 0 00
Droits de pilotage pour l'année	11,910 20
Permis	0 00
Amendes	0 00
	$11,910 25

Dépenses.

Payé aux pilotes	$7,553 12
Compte des dépenses, bureau, $936.24; pilotage, $2,704.61.	3,640 85
Solde à la banque (divisé entre les pilotes, janvier 1893)	716 28
	$11,910 25

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire de la commission de pilotage de New-Westminster et Yale.

VANCOUVER, C.-B., 6 janvier 1893.
B. S., commissaire.

Pour 1892.

N° du permis.	Classe	Nom du pilote.	Age.	Service.	Observations.
1	1	W. Ettershank....	50	Autorisés à piloter toutes espèces de navires dans les limites du district.	Le pilote Ettershank a été suspendu pendant trois mois, à compter du 16 décembre 1892, pour avoir échoué le navire *Grasmere.*
2	1	T. Bebbington....	47		Service actif.
3	1	G. W. Robertson..	42		do
4	3	H. Robson Jones..	37		do H. R. Jones est un nouveau pilote, nommé sauf approbation, permis de 6 mois.

Les droits de pilotage maintenant en vigueur sont les mêmes que ceux approuvés par l'arrêté en conseil du 20 septembre 1890.

Droits de pilotage perçus.

53	navires anglais, entrée,	89,052	tonneaux	.....	$ 2,299 75
153	do étrangers do	171,920	do	.....	3,303 00
49	do anglais, sortie,	81,485	do	.....	2,538 50
154	do étrangers do	175,860	do	.....	3,769 00
					$11,910 25

C. GARDINER JOHNSON,
Secrétaire, C. de P. de N.-W. et Y.

VANCOUVER, C.-B., 6 janvier 1893.
B. S., commissaire.

RELEVÉ du pilotage de Parrsboro' pour 1892.

Dates de paiement.	Nom du navire.	Gréement.	Anglais ou étranger.	Tonnage enregistré.	Pilote.	Droits de pilotage perçus.
1892.				Tonnes.		$ cts.
30 avril ..	Kelvin	Barque	Canadien	1,099	Jas. George	33 00
18 mai ..	Avonport	do	do	986	Robt. Anderson	26 00
21 do ..	Emma Payzant	do	do	846	do	44 88
27 do ..	Trojan	Navire	do	1,595	Haviland Pettis	46 50
31 do ..	Avonia	Barque	do	1,664	R. Anderson	57 00
1er juin ..	Quebec	do	do	1,462	do	33 75
7 do ..	Amanda	do	do	1,073	do	50 50
7 do ..	Sophie Wilhelmine	do	Allemand	976	H. Pettis	62 00
8 do ..	Lockwood	do	Canadien	949	J. George	47 75
16 do ..	Sunbeam	do	Norvégien	845	do	40 75
20 do ..	Golden Rod	Petite barque	Canadien	594	do	32 50
23 do ..	M. & E. Cox	Barque	do	1,184	H. Pettis	57 50
23 do ..	J. E. Graham	do	do	1,385	J. George	60 50
23 do ..	Sherwood	do	do	998	R. Anderson	54 00
30 do ..	Avonport	do	do	986	do	31 50
6 juillet..	Dorothy	do	Suédois	360	J. George	39 25
8 do ..	Henrietta	do	Norvégien	583	R. Anderson	42 00
8 do ..	Edward D. Jewett	do	Canadien	880	H. Pettis	43 50
9 do ..	Plymouth	do	do	1,312	R. Anderson	31 50
21 do ..	Linwood	do	do	1,233	J. George	57 25
21 do ..	Antoinette	do	do	1,125	do	49 25
27 do ..	Forest King	Navire	do	1,602	R. Anderson	49 25
30 do ..	Eliza Linck	Barque	Allemand	513	J. George	38 00
16 août ..	Birnam Wood	do	Canadien	1,263	R. Anderson	59 00
22 do ..	Servia	Navire	do	1,309	do	61 00
30 do ..	Calliope	Barque	do	1,179	H. Pettis	63 00
8 sept. .	Mercurius	do	Norvégien	583	J. George	39 00
10 do ..	Oberburgermeister von Winter	do	do	552	R. Anderson	40 50
13 do ..	Bay of Fundy	do	Canadien	1,221	J. George	57 50
17 do ..	Rossignol	Navire	do	1,509	do	66 00
24 do ..	Otto Linck	Barque	Allemand	668	R. Anderson	51 00
27 do ..	Golden Rod	Petite barque	Canadien	594	do	43 50
11 octobre.	Emma Payzant	Barque	do	846	do	46 25
29 nov. ..	Linwood	do	do	1,233	do	46 38
22 déc. ..	Norwood	do	Norvégien	1,587	do	33 00
23 avril ..	Lulu	Goélette	Américain	près 400	J. George	24 00
						1,658 26
24 do ..	Davida, capit. Geo. W. Newcomb	Goélette	Canadien	376	Certificat de capit.	30 00
						1,688 26

1892.
31 décembre, recette du pilote Robt. Anderson pour 1892. $ 801 01
do do do James George do 1892. 610 75
do do do Haviland Pettis do 1892. 246 50
do payé au fonds des pilotes pour certificat de capitaine 30 00

$1,688 26

PILOTES AUTORISÉS EN 1892.

Robert Anderson, Baie de l'Ouest.
James George, Baie de l'Ouest.
Haviland Pettis, Parrsboro'.

Respectueusement soumis,
S. R. DEWOLFE,
Secrétaire de la C. de P. de Parrsboro'.

PARRSBORO', N.-E., 13 avril 1893.

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE DE BOUCTOUCHE, N.-B., POUR L'ANNÉE 1892.

1° Noms et âge des pilotes autorisés :—

John S. Dixon.....Age, 60 ans.
Calixte Léger..... " 60 "
Philip T. Landry..... " 42 "

2° Les pilotes ci-dessus nommés sont tous autorisés à se charger de piloter les vaisseaux de toutes sortes dans les limites de la circonscription de pilotage de Bouctouche.

3° Les droits de pilotage sont exigés selon l'article 12 des règles et règlements de la circonscription, savoir, un dollar et cinquante centins ($1.50) par pied de tirant d'eau, à l'entrée et à la sortie.

4° Montant total des droits de pilotage payés, $104.25, dont $72.00 payés par des navires étrangers et $32.25 par un navire anglais, tous au taux de $1.50 par pied, pour l'entrée et la sortie.

5° Les droits de pilotage ci-dessus ont été payés aux différents pilotes qui ont donné leurs services à ces navires respectivement.

6° La somme de $2 a été perçue pour le renouvellement de permis aux bateaux-pilotes et se trouve entre les mains du secrétaire. On n'a accordé aucun nouveau permis de pilotage, et on n'a rien dépensé durant l'année.

JOHN C. ROSS, *secrétaire.*

RAPPORT DE LA COMMISSION DE PILOTAGE.

PILOTAGE des lacs du Grand et Petit Bras d'Or, dans le comté de Victoria, pour l'année finissant le 31 décembre, A.D. 1892.

N°	Noms des pilotes.	Age.	Perception de navires, sous quel pavillon.	Montant des droits de pilotage.
				$ cts.
1	Archibald Livingston	43	Etranger	95 00
2	George Fader	39	do	30 00
3	Daniel Campbell	28	do	37 00
4	Roderick Morrison	61	do	27 00
5	Donald McLeod	60	do	47 00
6	Kenneth McAuley	37	do	21 00
7	George McKay	40	do	21 00
8	Daniel McLean	38		
9	Donald K. McKenzie	50		
10	William Carey	39		
11	John McMullan	43	Etranger	40 00
12	William McRitchie	45		
....	Capt. Farquhar	...		

Montant total des droits perçus..... $318 00

JOHN McDONALD,
Président intérimaire des commissions de pilotage.

BADDECK, N.-E., 11 avril 1893.

RAPPORT de la commission de pilotage de Pugwash, pour l'année terminée le 31 décembre 1892.

PILOTES AUTORISÉS.

N	Nom.	Age.	N°	Nom.	Age.
1	John Seaman	60	4	Neil McIver	33
2	Joseph O. Read	39	5	Clarence E. Read	39
3	Murdoch Nicholson	59	6	George M. Cooper	42

Les pilotes ci-dessus sont tous autorisés à piloter les navires dans la circonscription de Pugwash. Il n'y a pas d'apprentis autorisés.

Le montant des droits de pilotage perçus sur les navires à trois mâts carrés, tous étrangers, a été de $310, et sur les goélettes, etc., $40. Il n'y a pas de fonds de pilotage, chaque pilote percevant lui-même les droits qui lui sont dus.

Respectueusement soumis,

H. C. BLACK,
Commissaire et secrétaire.

A l'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

COMMISSION DE PILOTAGE, RICHIBOUCTOU, N.-B.

RICHIBOUCTOU, N.-B., 8 mai 1893.

RELEVÉ DU PILOTAGE pour le district de Richibouctou, N.-B., pour l'année 1892.

N°	Nom.	Age.	Pour quel service autorisé.
7	William Irving	57	A piloter tous navires dans le district de pilotage de Richibouctou.
9	James Long	48	
11	Henry D. Irving	45	
12	William H. Long	41	
13	Albert Long	41	

DROITS DE PILOTAGE.

A l'entrée ou à la sortie ..... $1 50 par pied.

Pour le déplacement de tout vaisseau ou navire et voir à ce qu'il soit convenablement amarré et mouillé—

Navires n'excédant pas 100 tonneaux $1 50
" au-dessus de 100 et n'excéd. pas 200 tonn. $2 00
" " 200 " 300 " $3 00
Tous navires au-dessus de 400 tonneaux $4 00

Navires à l'entrée et à la sortie du port de Richibouctou pour l'année 1892—
Anglais et coloniaux 10
Etrangers 23

Montants perçus par les pilotes—

Anglais et coloniaux	$ 360 00
Etrangers	828 00
Total	$1,188 00

WM. J. SMITH,
Secrétaire.

COMMISSION DE PILOTAGE, BAIE VERTE ET PORT-ELGIN, N.-B.

RELEVÉ DE PILOTAGE pour la circonscription de pilotage de la Baie Verte et Port-Elgin, N.-B., pour l'année 1892.

Nom.	Age.	Honoraires perçus.
		$ cts.
George Lawrence	52	390 00
Jared S. Silliker	70	29 00
S. Waldo Welling	24	44 50
Total perçu		463 50

EDWARD C. GOODEN,
HAZEN CAPP,
GODFREY SIDDALL,
Commission de pilotage.

ANNEXE N° 30.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE MONTRÉAL, POUR L'ANNÉE CIVILE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

MONTRÉAL, 11 janvier 1893.

L'honorable
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre du conseil, et en conformité de l'article 31 de l'Acte concernant l'emploi de gardien de port, 45 Vict., chap. 45, les documents suivants :—

1. Le rapport du gardien du port pour l'année 1892.
2. L'état apuré des recettes et dépenses du bureau du gardien du port pour l'année terminée le 31 décembre 1892.
3. Un état des placements des fonds de surplus du gardien du port.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
GEO. HADRILL,
Secrétaire.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
MONTRÉAL, 31 décembre 1802.

Au président et aux membres du
Conseil des examinateurs du bureau du
gardien du port.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel des opérations de ce bureau, avec l'état des recettes et des dépenses pour l'année 1892.

La navigation s'est ouverte le 23 avril par l'arrivée de la mer du steamer *Fremona* et s'est fermée le 24 novembre, par le départ du steamer *Tyr*. Le premier voilier arrivé dans le port a été la barque *Yuba*, le 19 mai, et le premier vaisseau arrivé par le détroit de Belle-Ile a été le vapeur *Lochmore*, le 17 juin.

Quatre cent vingt-deux vaisseaux de toute sorte ont été inscrits à ce bureau, ayant un tonnage de 788,700 tonneaux, soit soixante et neuf vaisseaux et 131,049 tonneaux de plus que les arrivages de l'an dernier ; sur ce nombre 62 étaient des vapeurs et 7 des voiliers, et il est de nouveau satisfaisant de dire qu'aucun navire de cette flotte considérable n'a été rapporté comme manquant ou perdu.

Les exportations de toutes sortes ont été très considérables, comme l'indique le tableau suivant :—

Augmentation.	1892.	Description.	1891.	Diminution.
2,523,613	8,817,604	Blé ..... boiss.	6,293,991	
329,165	2,247,742	Pois..... "	1,918,577	
4,050,556	4,743,341	Avoine ..... . "	692,785	
.....	1,889,550	Maïs.... .... "	2,146,577	257,027 boiss.
.....	801,762	Orge et seigle. "	3,283,289	2,481,527 "
219,174 brls.	817,055	Fleur et farine, égal à..... brls.	597,881	
11,667 "	433,419	Pommes .... "	316,745	
59,426,374 pds.	172,702,025	Bois de sciage.... .	113,275,651	
8,052 ton'x.	10,952	Foin..... ton'x.	2,900	
.. ..	100,352	Bétail et chevaux....	110,169	9,817 têtes.

Le tableau qui précède accuse une importante augmentation dans un bon nombre d'articles et aussi une sérieuse diminution pour le bétail et les chevaux. Il y a eu également diminution de 14,872 moutons et porcs, dont le nombre a été de 17,162 contre 32,034 en 1891. Dans les " divers," qui comprennent le fromage, le beurre, etc., il y a également eu la très forte augmentation de 20,908 tonnes.

Comme résultat des suggestions faites à votre conseil, que les frais d'alignement du grain dans les vaisseaux dans ce port étaient onéreux et inutiles, le gardien du port a reçu instruction de visiter divers ports de l'Atlantique et d'y prendre des renseignements qui lui permissent de formuler un jugement comparatif entre le système en vigueur dans ce port et celui des autres ports d'où l'on expédie du grain. Conformément à ces instructions, le gardien du port visita Boston, New-York, Philadelphie et Baltimore, et le rapport qu'il a fourni, après avoir été longuement discuté par un comité nommé par le conseil de la chambre de commerce, a été revisé et l'on adopta de nouveaux règlements en vue de diminuer les dépenses encourues par les vaisseaux qui transportent le grain. Ces modifications ont été reconnues comme acceptables par les agents des expéditeurs dans ce port, et n'ont apparemment nullement nui à la sûreté du vaisseau.

Par le décès du sous-gardien du port, le capitaine G. W. Morrison, arrivé le 12 mai, le port et ce bureau ont perdu un employé précieux et capable, qui avait mis toute son énergie à l'accomplissement consciencieux de ses fonctions, et sa charge a été temporairement remplie par le capitaine J. A. Vibert, un homme possédant beaucoup de connaissances et d'expérience, et dont les services ont été acceptables aux expéditeurs. La vacance ayant été annoncée, plusieurs demandes ont été faites et le conseil de la chambre de commerce a choisi le capitaine Archibald Reid, qui a été nommé à cette charge et entrera en fonctions le 15 avril prochain.

Je désire attirer votre attention sur cette partie de mon rapport de 1887, qui traite de la grande nécessité qui existe de construire un bassin de radoub dans ce port, et qui se lit comme suit :—

" Chaque année, des navires arrivent dans le port avariés à la suite de différentes causes, et après examen permission est accordée dans certains cas de prendre un chargement pour l'Angleterre, pour être mis au bassin et réparés à leur arrivée dans ce pays; d'autres reçoivent l'ordre de se rendre au bassin de Québec, entraînant des risques et une perte de temps considérable pour se rendre à ce port et en revenir, outre les frais de starie, etc., et tout cela pourrait être évité si nous avions un bassin convenable dans lequel des bâtiments de fort tonnage pourraient être mis à toute heure, sans s'occuper de la marée, et des sommes considérables pour l'achat des matériaux et l'exécution des réparations seraient dépensées dans la ville."

Je recommande de nouveau ce sujet à votre sérieuse considération, parce que ce dock pourrait être utilisé comme un quai ordinaire et comme écluse supplémentaire du canal lorsqu'il ne servirait pas de cale de radoub.

Par suite du prolongement du port jusqu'à Maisonneuve et du grand nombre de vaisseaux qui déchargent leur cargaison à la Pointe du Moulin-à-Vent, il est devenu nécessaire d'augmenter le personnel extérieur du bureau afin de porter une attention plus soigneuse au déchargement et au chargement, qui par suite de l'augmentation du nombre et de la grandeur des vaisseaux rendent les fonctions et la responsabilité du gardien du port plus constantes et plus onéreuses qu'autrefois. Pour cette raison tout le personnel, qui m'a habilement secondé, a été très occupé pendant cette saison.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

JAS. G. SHAW,
Gardien du port.

ÉTAT des placements du fonds de surplus du bureau du gardien du port de Montréal, et de l'intérêt accumulé pendant l'année expirée le 31 décembre 1892.

Date.	Placements.	Montant.	Intérêt.
			$ cts.
16 février 1880.	Dépensé $2,380.34, achat d'effets du gouvernement.	$2,300 à 4 p. 100 p. 12 mois	92 00
16 août 1880.	Dépensé $7,254.11, achat d'effets enregistrés de la cité de Montréal.	$7,000 à 5 do ..	350 00
18 avril 1884.	Dépensé $5,031,34, achat d'effets enregistrés à 4 pour 100 de la cité de Montréal, nos 1720, 1721, 1722, 1723, 1724--5 à $1,000.	$5,000 à 4 do ..	200 00
14 mars 1887.	Dépensé $10,320.75, achat d'effets du fonds consolidé de la cité de Montréal, classe C—100 parts de $100 chaque.	$10,000 à 4 do ..	400 00
15 octobre 1890	Prêt temporaire au fonds de construction de la chambre de commerce.	$ 5,000 intérêt total sur	1,805 26
18 nov. 1891	do do do ..	$ 8,000 prêts effectués au	
10 août 1892	do do do ..	$10,000 31 décembre 1892.	
	Total.	$47,300	2,847 26

EDGAR JUDGE,
Trésorier.

GEO. HADRILL,
Secrétaire.

MONTRÉAL, 9 janvier 1892.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT.

DT — ETAT des recettes et des dépenses pour l'année terminée le 31 décembre 1891. — AV.

1891.		$ cts.	$ cts.
31 déc...	Balance en caisse	3,515 91	
	do entre les mains du gardien du port	206 47	
			3,722 38
1892.			
31 déc ...	Recettes provenant des sources suivantes—		
	8,817,604 boisseaux de blé	...	
	2,247,742 do pois	...	
	801,762 do seigle et orge	...	
	4,743,341 do avoine	...	
	1,889,550 do blé-d'inde	...	
	1,344 tonnes de tourteaux oléagineux	...	
	1,143 do minéraux	...	
	817,055 barils de fleur et farine	612 65	
	1,438 do cendre	14 38	
	433,419 do pommes	1,083 62	
	100,352 bœufs et chevaux	1,003 52	
	17,162 moutons	42 92	
	103,800 tonnes d'articles divers, à 3c	3,114 00	
	17,246 do do 2c	344 92	
	8,202 tonnes de phosphates	82 02	
	172,702,025 pieds de bois de service	863 58	
	Emoluments du gardien de port (à l'entrée)	229 00	
	do do (à la sortie)	1,772 00	
	Inspections spéciales	166 50	
	Certificats de cargaisons avariées	134 00	
			9,463 11
	Intérêt sur dépôt dans la caisse d'épargnes de la cité et du district de Montréal	...	89 89
	Argent du trésorier, chambre de commerce— Intérêt sur placements et intérêt accumulé	...	2,847 26
			16,122 64
1893. 1er janv..	Balance	...	8,103 70

1892.		$ cts.	$ cts.
21 déc....	Appointements—		
	Jas. G. Shaw, gardien du port	2,000 00	
	Geo. W. Morrison, sous-gardien du port	875 00	
	J. A. Vibert, aide-gardien du port	820 00	
	W. J. Anderson, teneur de livres	1,200 00	
	E. J. Hunt	460 00	
	L. M. McArthur, messager	77 00	
	Chambre de commerce, dép. du secrétariat	1,000 00	
	Allocation de retraite—		
	Jas. G. Shaw, gardien de port	300 00	
	Geo. W. Morrison, sous-gardien de port	100 00	
	W. J. Anderson, teneur de livres	100 00	
	Dépenses du gardien du port aux ports américains *re* chargement de navires	100 00	
	Loyer, téléphones, taxes, éclairage, etc	533 07	
	Registres de Lloyd, etc.	40 23	
	Livres, impressions et papeterie	225 36	
	Louage de voitures	60 25	
	Diverses dépenses	68 03	
	Alf. W. Hadrill, auditeur	60 00	
			8,018 94
	Balance, argent en banques	7,632 02	
	do en mains du gardien du port	471 68	
			8,103 70
			16,122 64

Examiné et trouvé exact.
ALF. W. HADRILL, *auditeur.*

MONTRÉAL, 4 janvier 1893.

E. et O. E.

JAS. G. SHAW,
Gardien du port.

ANNEXE N° 31.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE CIVILE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1892.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
QUÉBEC, 31 décembre 1892.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—Comme l'exige l'article 30 des règlements des gardiens de port, j'ai l'honneur de vous transmettre respectueusement copie du rapport annuel des opérations de ce bureau pendant l'année expirant le 31 décembre 1892, comme suit :—

Trente-six vapeurs ont été inspectés avant de partir pour la mer, après avoir pris une partie de leur cargaison à ce port, ayant précédemment pris l'autre partie en grain à Montréal.

Cinq vapeurs et sept voiliers ont fait inspecter leurs écoutilles et leurs chargements, sur la demande du capitaine ou de l'agent, à leur arrivée de la mer.

Un vapeur et trois voiliers ont été inspectés pour constater s'ils étaient en état de tenir la mer.

Deux vapeurs et cinq voiliers ont été inspectés pour avaries résultant d'abordage.

Un vapeur et quatre voiliers ont été inspectés pour la cargaison.

Deux vapeurs et un voilier ont été inspectés dans la cale pour être peinturés et subir des réparations.

Deux remorqueurs ont été inspectés après avoir été incendiés.

Cinq vapeurs et une barge ont été inspectés après échouage.

Quatre vapeurs et trois voiliers ont été inspectés et évalués.

Deux propriétés, deux magasins et un lot d'outils, etc., ont été évalués.

On a fait l'inspection d'un quai endommagé par suite d'abordage.

On a fait six inspections de marchandises débarquées avariées.

Voici quelles ont été les recettes et dépenses du bureau :—

Recettes provenant de toutes sources	$ 808 00
Dépenses du bureau	300 00
Solde, revenu net	$ 508 00

A part cela, on a réparé plusieurs vaisseaux qui ne tombent pas sous le coup des règlements du gardien du port.

Ci-suit une liste des vaisseaux avariés dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent durant la saison, et comment on en a subséquemment disposé :—

Le brigantin anglais *St. Joseph*, 233 tonneaux, s'est complètement perdu à Mille Vaches, au cours d'un voyage des Barbades à Québec avec une cargaison de mélasse; il a été condamné et brûlé, la cargaison amenée à Québec et vendue à l'encan.

La barque norvégienne *Albion* a fait complètement naufrage à la Pointe Sud, Anticosti, sur lest; elle a été condamnée et les matériaux apportés à Québec et vendus à l'encan.

La barque norvégienne *Sir John Lawrence* s'est échouée en prenant son chargement à Bersimis; elle a été amenée à Québec, réparée sur la cale et continua son voyage.

La barque norvégienne *Hanna* s'est aussi échouée à Bersimis en prenant son chargement; elle fut amenée à Québec et réparée.

Le navire norvégien *Adorna* s'échoua à Saint-Pierre Miquelon en venant à Québec sur lest; il vint à Québec et fut complètement réparé sur la cale.

Le vapeur norvégien *America* s'échoua à Saint-Thomas au cours d'un voyage de Montréal aux Antilles; il revint à Québec, fut complètement réparé sur la cale, et continua son voyage.

La barque norvégienne *Prinds Oscar* s'échoua à Portneuf (en bas) en remontant le fleuve sur lest; elle fut amenée à Québec et complètement réparée dans le bassin de radoub.

La barque norvégienne *Clara* s'échoua en aval de Montréal, fut inspectée à Québec et continua son voyage.

Le vapeur anglais *Cairo* s'échoua sur le rocher de l'île Rouge, en venant de Dundee avec une cargaison générale; il fut inspecté par des plongeurs et continua jusqu'à Montréal.

Le vapeur anglais *Coomassie* s'échoua dans le chenal nord près des chutes de Montmorency, en quittant le port, il fut inspecté par des plongeurs, rechargé et continua son voyage.

La barge canadienne *Marie Louise*, s'échoua à Platon en se rendant à Whitehall avec un chargement de traverses de chemin de fer; elle revint à Québec, fut parfaitement réparée et continua son voyage.

Le vapeur anglais *Lake Huron* s'échoua au Cap à la Roche, en descendant le fleuve avec une cargaison générale; il fut inspecté et remis à flot et continua son voyage.

Le vapeur *State of Georgia* s'échoua et coula au Cap à la Roche; il fut remis à flot et amené à Québec, où il subit des réparations temporaires dans le bassin de radoub.

Le tout respectueusement soumis par votre humble et obéissant serviteur,

W. SIMONS, N.A.,
Gardien du port.

ANNEXE N° 32.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT D'HALIFAX, POUR L'ANNÉE CIVILE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1892.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport, accompagné d'un état des recettes et dépenses de l'année terminée aujourd'hui.

J'ai fait l'inspection de sept steamers et de dix-sept voiliers arrivés avariés pendant l'année.

Le brick norvégien *Resolut*, de Christiana, fut remorqué dans le port le 28 octobre, venant de la Baie Saint-Georges, Terreneuve, où il s'était jeté à la côte, au cours d'un voyage de la Baie des Chaleurs, N.-B., à Glasgow, G.-B., avec un chargement de planche. Après l'avoir examiné on estima que les frais de réparation dépasseraient sa valeur après qu'il aurait été réparé. Le navire a été subséquemment vendu à l'encan pour le bénéfice de tous les intéressés, et l'agent des assureurs se chargea de la cargaison. Tous les autres bâtiments ont été réparés comme il faut, et ceux d'entre eux qui étaient en destination d'autres ports avec leurs cargaisons sont arrivés sains et saufs.

Il n'y a pas eu d'irrégularités au bureau dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
DAVID HUNTER,
Gardien du port.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

RECETTES et dépenses du gardien du port d'Halifax, N.-E., du 1er janvier au 31 décembre 1892.

DT.	$ cts.		AV. $ cts.
Montant des droits reçus.....	2,790 75	Payé aux aides, dépenses de bureau, etc..	1,534 72
		Montant revenant au gardien du port....	1,256 03
	2,790 75		2,790 75

Je certifie que ce qui précède est un relevé fidèle et exact des recettes et des dépenses du gardien de port d'Halifax, N.-E., pendant l'année 1892.

DAVID HUNTER,
Gardien de port.

ANNEXE N° 33.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE PICTOU, N.-E., POUR L'ANNÉE CIVILE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1892.

PICTOU, N.-E., 31 décembre 1892.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport annuel comme gardien de ce port pour l'année qui se termine aujourd'hui.

J'ai inspecté 2 vapeurs, 5 barques et 1 brigantin, et j'ai perçu comme droits	$ 163 00
Dont j'ai payé aux aides	70 00
	$ 93 00

Respectueusement soumis,

DAVID McDONALD.

Assermenté devant moi, à Pictou, ce 31 décembre 1892.
WM McLAREN, *J.P.*

ANNEXE N° 34.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT, PORT-HAWKESBURY, N.-E., POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

PORT-HAWKESBURY, 31 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel des opérations de ce bureau, accompagné d'un relevé des droits que j'ai perçus et des dépenses faites pendant l'année.

Ci-incluse une liste des navires qui sont arrivés à Port-Hawkesbury avec des avaries et que j'ai inspectés depuis la date de mon dernier rapport annuel. Ces navires ont tous été réparés et sont arrivés sains et saufs aux ports de destination.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. W. HENESEY,

Gardien de port.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

ÉTAT des recettes et dépenses du bureau du gardien de Port-Hawkesbury pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

1892.	Recettes.	$ cts.	Dépenses.	$ cts.
6 juin ...	Inspection de la goélette *Rapture*	8 00	Aide—	
—juillet ..	3 do *Phebe Woodruff* ...	30 50	....Payé	15 00
— do ..	2 do *Mary McDougall*	13 00	.....	....
9 sept...	2 do *Nellie Parker*...	13 00	.....	.....
4 oct.....	1 do *Ethel Emerson* ..	5 00	.....	.....
9 nov....	2 inspections du brigantin *Caspian*	30 00	... Payé.....	15 00
			Montants dus aux gardiens de port	69 50
	Total	99 50	Total....	99 50

J'atteste que ce qui précède est un état exact des recettes et dépenses du bureau du gardien de ce port, pour l'année expirant aujourd'hui.

D. W. HENESEY,

Gardien de port.

PORT-HAWKESBURY, 31 décembre 1892.

LISTES des navires arrivés avec des avaries et inspectés par le gardien du port, Port-Hawkesbury en 1892.

Date.	Nom du navire.	Gréement.	Point de départ.	Destination.	Port d'enregistrement	Description de la cargaison.	Nom du capitaine.	Nature des avaries.
1892.								
6 juin.	Rapture..	Goélette..	Lunenburg.	Allant à la pêche	Lunenburg	Pêche à la morue.	A. Moser.	Fit eau pendant un voyage de pêche et entra ici ; fit calfater la coque et continua son voyage à la Baie du Nord.
1er juill.	Phebe Woodruff	Trois mâts	Sydney-Nord. ..	Revenant de Sydney.	Harrock, Me....	Sur lest...	W. H. Watts.	Forcé par une violente tempête et entra à Sydney et fut rem. dans ce port, fut calfaté de nouv., parfait. chevillé, rép. les bordages de fleurs et quelq. nouv. aiguillettes à l'arrière, ainsi que la caisse de la semelle, et posé une nouv. semelle.
16 juill..	Mary E. McDougall.	Goélette..	Boston.....	Canso et Guysboro'.	Arichat.....	Farine....	Alfred Renault.....	Faisant beaucoup d'eau et 30 pieds de la fausse quille partis, et il a fallu poser 28 pieds de quille principale ; fut réparée ici ; et partit d'ici en bon ordre et condition.
9 sept.	Nellie Parker.....	do ..	Mabou, C.-B....	New-York.. ...	Saint-Jean, N.-B	G pe....	Clement Barkhouse..	Heurta une vieille jetée dans le havre de Mabou et brisa son gouvernail ; envoyé des plongeurs pour examiner le fond du bâtiment ; ils rapportèrent que le fond n'était pas endommagé ; prit un nouv. gouvernail et partit pour New-York.
4 oct..	Ethel Emerson.....	do ..	New-Bandon. ..	Boston..	Dorchester, N.-B	Pierre. ..	Leonard Tower.....	Bâtiment trop chargé ; débarqua environ 25 tonnes de la cargaison ; et le bâtim. partit p. Boston où il arr. sain et sauf.
9 nov..	Caspean.....	Brigantin.	Key-West	Ile du Prince-Edouard	Ile du Prince-Edouard.	Sur lest...	J. W. McLeod.....	Venant de Key-West ; avait fait côte à cet endroit et reçut ordre de faire examiner le fond au premier port où il pourrait le faire ; fut tiré sur chemin de fer ici, et le fond fut examiné et calfaté où c'était nécessaire.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT, PORT-HAWKESBURY.

D. W. HENESEY,
Gardien de port.

ANNEXE N° 35.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE SYDNEY-NORD, C.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

BUREAU DU GARDIEN DU PORT,
SYDNEY-NORD, C.-B., 5 janvier 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport comme suit:—
Dans le cours de la dernière saison j'ai inspecté 13 voiliers et 3 navires à vapeur. Ces bâtiments étaient arrivés avec des avaries, et ont été réparés à ce port.

Droits perçus	$196 00
Dépenses du bureau	50 00
Recettes nettes du bureau	$146 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

DANIEL McKAY,
Gardien de port.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

ANNEXE N° 36.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE SYDNEY, C.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
SYDNEY, C.-B., 31 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport des opérations se rattachant au bureau du gardien du port de Sydney, Cap-Breton, pour l'année expirant aujourd'hui.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN LOMAY,
Gardien de port.

L'honorable M. C. H. TUPPER,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

RECETTES et dépenses du gardien du port de Sydney, Cap-Breton, du 31 décembre 1891 au 31 décembre 1892.

—	Montant.	—	Montant.
	$ cts.		$ cts.
Insp. de steamers pour soutes à charbon	312 00	Honoraires payés aux aides	90 00
Inspection de deux cargaisons	26 00	Papeterie	10 00
			100 00
		Montant revenant au gardien de port	238 00
	338 00		338 00

Je certifie que l'état ci-dessus est exact et fidèle.

JOHN LOMAY,
Gardien de port.

SYDNEY, C.-B., 31 décembre 1892.

ANNEXE N° 37.

RAPPORT DU GARDIEN du port de St.-Andrews, jusqu'au 31 décembre 1892.

Date.	——	Montant.
		$ cts.
30 janvier	Goélette *Erick*, inspection des écoutilles.....	2 50
30 do	do *Sower* do	2 50
4 février	do *Walter Miller* do	2 50
4 do	do *Rondo* do	2 50
15 do	do *Druid* do	2 50
7 mars	do *Vado* do	2 50
		15 00

JOHN WREN,
Gardien de port.

John Wren a comparu en personne devant moi et déclare que le compte ci-dessus est juste et fidèle.

WALTER M. MAGEE, *J.P.*

ST.-ANDREWS, N.-B., 6 janvier 1893.

ANNEXE N° 38.

RAPPORT DU GARDIEN DE PORT DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD, PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
ILE DU PRINCE-EDOUARD, 31 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel des opérations du bureau pendant l'année.

Je constate avec satisfaction qu'il n'a péri aucun des navires chargés de grain qui sont partis de l'Ile cette année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. P. WELSH.
Gardien de port.

M. WILLIAM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

RECETTES et dépenses du bureau du gardien de port, Ile du Prince-Edouard, pendant l'année terminée le 31 décembre 1892.

Date.	Recettes.	Montant.	Date.	Recettes.	Montant.
1892.		$ cts.	1892.		$ cts.
31 déc..	Droits perçus sur bâtiments chargés de grain.....	223 00	31 déc..	Dépenses de bureau.....	15 50
	Marchandises avariées.....	6 00		Commission aux aides...	90 50
	Inspection d'écoutilles...	12 00		Solde....	185 00
	Autres inspections....	50 00			
		291 00			291 00

Je certifie que l'état ci-dessus est exact.

P. H. WELSH,
Gardien de port.

CHARLOTTETOWN, 31 décembre 1892.

ANNEXE N° 39.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE BURRARD-INLET, C.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1892.

1892.	——	Honoraires.
		$
2 janv.....	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of India.* Trouvées en bon ordre.....	10 00
26 do	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of Japan,* venant de Yokohama. Trouvées en bon ordre....	10 00
30 do	Inspecté les écoutilles du navire anglais *Aristomene* (capitaine Jones), arrivant de Java avec une cargaison de sucre, et les trouvai couvertes comme il faut et en bon ordre. En inspectant de nouveau le navire, j'ai trouvé qu'une partie de la cargaison avait été jetée à la mer et qu'une grande quantité de paniers avait été vidés dans la cale et la cargaison généralement arrimée dans les entreponts ; j'ai trouvé que la cause de cela était que le vaisseau avait été jeté sur le côté pendant son voyage à ce port, et ces dommages ont dû être faits pour redresser le vaisseau, et furent faits pour la protection de tous les intéressés. Je trouve que le fardage avait été bien fait et la cargaison sèche et en bon ordre sous tous autres rapports, et je considère que le vaisseau n'est pas responsable des avaries, parce que tout a été fait pour la sûreté du vaisseau et de la cargaison ...	21 00
2 fév.....	Inspecté les écoutilles de la barque anglaise *British India* (capitaine Lines) à son arrivée de Java avec une cargaison de sucre, et je les ai trouvées couvertes comme il faut et en bon ordre et condition. En inspectant de nouveau la cargaison j'ai trouvé que l'arrimage et le fardage du vaisseau avaient été bien faits et qu'on avait pris de grands soins pour délivrer la cargaison en bon état, et je considère que le vaisseau a délivré sa cargaison en parfait ordre, sans un paquet brisé ou endommagé ce qui fait honneur aux officiers et au vaisseau....	15 00
22 do ...	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of China,* trouvées en bon ordre	10 00
29 mars.. ..	Inspecté les écoutilles du navire anglais *Mount Carmel,* (capitaine Livingstone) à son arrivée de Java avec une cargaison de sucre, et les ai trouvées couvertes comme il faut et en bon état. La grande écoutille avait été défoncée par la vergue du grand perroquet, qui a été emportée, mais elle avait été réparée sans aucunement endommager la cargaison. En inspectant de plus ce vaisseau j'ai aussi trouvé que le vaisseau avait été bien arrimé et garni, et la cargaison délivrée en très bon ordre, et que le vaisseau n'était responsable pour aucune réclamation, montrant que le capitaine avait pris tous les soins et précautions pour délivrer la cargaison en bon état....	10 00
12 do	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of India,* venant du Japon, et les ai trouvées en ordre....	10 00
20 avril.....	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of Japan,* et les ai trouvées en bon ordre et condition....	10 00
6 mai.....	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of China,* et les ai trouvées en bon ordre et condition....	10 00
23 do	Inspecté les écoutilles de la barque anglaise *Banffshire* (capitaine Thomson) à son arrivée de Liverpool et les ai trouvées couvertes comme il faut, et après les avoir ouvertes j'ai trouvé la cargaison en bon ordre et condition, bien arrimée et garnie, et qu'on avait pris des soins pour délivrer la cargaison en bon état....	5 00
29 do	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of India,* et les ai trouvées en bon ordre et condition....	10 00
18 juin	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of Japan,* et les ai trouvées en bon ordre et condition....	10 00
21 do	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of China,* et les ai trouvées en bon ordre et condition....	10 00
21 do	Inspecté les écoutilles du navire américain *George Scholfield,* à son arrivée du Japon, avec une cargaison de thé, et les ai trouvées couvertes comme il faut et en bon ordre et condition....	5 00
25 do	Appelé à inspecter le navire ci-dessus.—Le capitaine Dunning, du navire américain *George Scholfield,* m'appela pour inspecter et trouver la cause des avaries à une partie de la cargaison de thé au cours de son voyage entre	

RAPPORT du gardien de port de Burrard-Inlet, C.-B.—*Suite.*

1892.	——	Honoraires.
		$ cts.
	Yokohama, Japon, et ce port. Je trouve qu'environ deux cents caisses de thé et plus ont été plus ou moins maculées par l'humidité entre le mât de misaine et la grande hune dans les ailes de la cale. Je trouve que le navire a été bien arrimé, garni et matté, et que toutes précautions avaient été prises pour que la cargaison fût délivrée en bon ordre ; je ne considère pas le navire responsable, parce que toutes les avaries proviennent du manque de ventilation, ce qu'on n'a pu éviter parce que le temps pluvieux et brumeux continuel durant le voyage a empêché d'ouvrir les écoutilles. Je conseillerais d'expédier à sa destination la cargaison avariée, afin d'éviter de nouvelles pertes et détérioration de valeur aux intéressés. Ci-jointe une liste complète de la cargaison endommagée, avec marques et numéros.....	10 00
2 août ...	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of India* et les ai trouvées en bon ordre et condition.....	10 00
2 do	Inspection du vapeur ci-dessus, sur demande.—Les soussignés, à la demande de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ont inspecté conjointement le vapeur *Empress of India*, O. P. Marshall, commandant, pendant qu'il était au quai à Vancouver, C.-B. Nous avons trouvé une quantité de thé avarié par l'eau salée du côté de bâbord dans la partie antérieure de l'entrepont d'arrière. Le 2 août 1892, nous avons inspecté le faux pont immédiatement au-dessous du pont ci-dessus nommé et nous avons également trouvé une quantité de la cargaison plus ou moins avariée par l'eau salée. Nous avons trouvé la cargaison bien arrimée et fardée selon les règlements du Lloyd. Nous recommandons de séparer la partie saine de la cargaison de la partie avariée et d'expédier cette dernière à destination et de l'évaluer. Nous avons trouvé que la chemise des fils électriques avait été coupée. Le capitaine Marshall a fait rapport que le 23 juillet dernier, au cours de sa traversée entre Yokohama et ce port, la chemise isolante avait pris feu, et pour éteindre l'incendie il avait injecté le contenu de l'extincteur "Fire Queen" dans cette chemise de bois, et en agissant ainsi il avait éteint le feu..... CAPITAINE MELLON. CAPITAINE RUDLIN.	16 00
12 do ...	Inspecté les écoutilles du vapeur *Mascotte*, et les trouvai en bon ordre et condition.....	5 00
14 do	Inspecté les écoutilles du vapeur *Bushmills*, et les trouvai en bon ordre et condition.....	5 00
18 do	Inspecté les écoutilles de la barque anglaise *Ben Nevis*, et les trouvai en bon ordre et condition.....	5 00
25 do	Appelés à inspecter le vapeur *Bushmills*.—Nous, soussignés, avons été appelés de la part des propriétaires du vapeur *Bushmills* à faire une inspection conjointe de la cargaison arrimée dans le vapeur ci-dessus nommé, le capitaine ayant fait rapport que sa cargaison s'était déplacée par la violence de la tempête. Nous avons trouvé que les supports de l'avant de la cale avaient été emportés et que le navire et la cargaison avaient été écorchés, ce qui prouvait que le navire et la cargaison avaient beaucoup fatigué. Plusieurs caisses de verres à glaces avaient été très fatiguées et brisées. Et nous avons été unanimement d'opinion que ces avaries avaient été causées par un arrimage insuffisant, en ne la consolidant pas dès le début. Nous avons aussi trouvé une quantité de peintures et des tonneaux de spiritueux plus ou moins endommagés et aplatis, dû sans doute au poids énorme qui reposait sur eux, mais nous ne sommes pas prêts à dire que ce fut causé par un arrimage défectueux, vu que cette partie de la cargaison s'était déplacée. Nous recommandons de séparer la partie saine de la cargaison de la partie avariée, et de l'inspecter, évaluer et traiter selon son propre mérite. Nous trouvons de plus que le fardage de la cargaison avait été convenablement fait et qu'on avait pris soin de consolider la cargaison après en avoir débarqué aux ports intermédiaires ..... HENRY MELLON, *Agent du Lloyd américain.* RICHARD ALEXANDER, *Agent du Lloyd anglais.*	16 00
25 do	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of Japan* à son arrivée de Yokohama, et je les ai trouvées couvertes comme il faut. En ouvrant l'écoutille n° 3 j'ai trouvé que la cargaison que je voyais avait été avariée par le feu et l'eau, et décolorée par la fumée, indiquant par là que le navire avait été en feu durant son voyage à ce port.....	10 00

RAPPORT du gardien de port de Burrard-Inlet, C.-B.—*Suite.*

1892.	——	Honoraires.
		$
27 août	Appelés à inspecter le vapeur *Empress of Japan.*—Nous, soussignés, avons été appelés par l'agent et les propriétaires du vapeur *Empress of Japan*, lieutenant Lee, R.N.R., capitaine, pendant qu'il était accosté le long du quai de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Vancouver, C.-B. Nous trouvons qu'au cours de son voyage un incendie s'était déclaré et avait évidemment originé dans le faux pont d'arrière, à la suite de la fusion des fils électriques, et que le feu s'était communiqué à la boiserie et aux ponts et à la cargaison la plus rapprochée. Afin d'éteindre l'incendie on avait jeté une quantité d'eau, de vapeur et de produits chimiques dans l'arrière de la cale à travers le pont et les cloisons, ce qui avaria plus ou moins le navire et la cargaison dans l'arrière de la cale. Comme il serait impossible de déterminer le montant des avaries causées séparement par le feu, l'eau ou la vapeur au navire et à la cargaison, nous recommandons de décharger le navire immédiatement ; en prenant soin de séparer la cargaison saine de celle avariée, en séparant les avaries causées par le feu d'avec celles causées par l'eau, la vapeur, etc. Tous les marques et numéros devront être montrés, lorsque ce sera possible.....	16 00
	H. MELLON, A. O. LEASK.	
27 do	Seconde inspection du vapeur *Empress of Japan.*—A la demande du capit. et des propriétaires du steamer *Empress of Japan,* venant du Japon, actuellement accosté au quai de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Vancouver, C.-B., nous, soussignés, avons aujourd'hui fait une inspection conjointe du steamer ci-dessus nommé. Il paraît, d'après le rapport du capitaine, qu'au cours du voyage en venant à ce port, un incendie se déclara dans le faux pont d'arrière, causé par la fusion des fils isolés reliés au dynamo électrique. Nous trouvons que les plaques recouvrant le pont avaient été brûlées et s'étaient affaissées, les ponts plus ou moins brûlés et carbonisés, la boiserie brûlée et détruite, les cloisons carbonisées et des rivets repoussés ; les fils isolés coupés et détruits, et la peinture dans la partie postérieure de la cale plus ou moins noircie et soulevée. Nous recommandons de réparer les ponts, renouveler les plaques, repeinturer la cale, et faire toutes les réparations nécessaires suivant les règlements du Lloyd, de manière à remettre le navire dans le même état qu'avant l'accident. Nous suggérerions de plus qu'une enveloppe ou tunnel étanche et à l'épreuve du feu et assez grand pour permettre à un homme d'arriver aux fils en tout temps, soit substitué à l'enveloppe originale en bois. Toutes les réparations nécessaires devant être faites à une époque et à un endroit convenables, sujettes à l'inspection des inspecteurs régulièrement nommés par le Lloyd.....	16 00
	H. A. MELLON. M. W. THAIN.	
	Un nouvel examen démontra qu'une partie de la cargaison dans le devant de la cale avait été affectée par la vapeur et les produits chimiques employés pour éteindre le feu dans l'arrière de la cale.	
29 do	Inspecté les écoutilles du bâtiment anglais *Fingall ;* trouvées en bon ordre et condition.....	5 00
30 do	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of China ;* trouvées en bon ordre et condition.....	10 00
7 sept.....	Inspecté les écoutilles de la barque anglaise *Fernbank* (capitaine Boyd), et toutes trouvées en bon ordre.....	5 00
	Appelés à inspecter le navire ci-dessus.—Les soussignés ont été appelés à inspecter la barque anglaise *Fernbank* (capitaine Boyd) pour trouver la cause des avaries à une partie de la cargaison, se composant de tuyaux en fer et autres marchandises. Nous trouvons que la cargaison s'était déplacée durant une tempête, ce qui avait brisé et fêlé un certain nombre de conduites d'eau et avait aussi brisé les lisses de bordage du navire avant qu'on ait pu les assujétir de nouveau. Nous trouvons que le capitaine avait pris toutes les précautions pour assujétir par des coins et ranger la cargaison, et nous considérons que le navire n'est pas responsable, attendu que toute la cause des avaries provient de la violence des tempêtes dans sa traversée en venant à ce port..	16 00
	C. G. JOHNSON. M. W. THAIN.	
29 do	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of India ;* toutes trouvées en bon ordre et condition.....	10 00

RAPPORT du gardien de port de Burrard-Inlet, C.-B.—*Fin.*

1892.	——	Honoraires.
		$
6 octobre ..	Appelé à inspecter la barque anglaise *Glengarry.*—Ayant été appelé à inspecter la barque ci-dessus nommée, je trouve qu'elle jauge 801 tonneaux enregistrés ; le capitaine J. S. Davidson est capitaine pour le présent voyage de ce port à Liverpool ; elle est maintenant chargée et prête à prendre la mer. La cargaison se compose de caisses de saumon (en conserves). La cargaison a été chargée conformément aux règles de la chambre de commerce. Le navire tire 17 pieds 6 pouces d'eau, et à mon avis n'est pas surchargé et est en état de tenir la mer.....	10 00
19 do ..	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of Japan ;* toutes trouvées en bon ordre et condition.....	10 00
21 do ..	Appelé à inspecter le vapeur *Empres of Japan.*—Je fus appelé à inspecter et trouver la cause des avaries à une partie de la cargaison du vapeur *Empress of Japan* à son arrivée de Yokohama. J'ai trouvé qu'un certain nombre de caisses de thé et autres marchandises étaient mouillées par l'eau salée dans l'entrepont inférieur, du côté de bâbord, en arrière de l'écoutille de derrière, causée par la fracture de la soupape d'orage du dalot de derrière, une des attaches s'étant arrachée et ayant laissé un petit trou à travers le bordage du navire, ce qui permettait à l'eau d'entrer lorsque le navire fatiguait dans une grosse mer, durant sa traversée en venant à ce port. Je ne considère pas le navire responsable. J'ai trouvé l'arrimage et le fardage du navire bien fait, et je conseillerais d'expédier aussitôt que possible à destination la cargaison avariée afin d'éviter de nouvelles pertes aux intéressés.....	16 00
23 nov.....	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of China* ; toutes trouvées en bon état et condition.....	10 00
20 déc	Inspecté les écoutilles du vapeur *Empress of India* ; toutes trouvées en bon ordre et condition.....	10 00
		357 00
	MOINS—Le loyer du bureau....	72 00
		285 00

M. W. THAIN,
Gardien de port.

Attesté sous serment devant moi,
dans la cité de Vancouver,
ce 9ème jour de janvier 1893.

J. SCHOFIELD,
Juge de paix dans le district de Westminster.

ANNEXE N° 40.

RAPPORT DU GARDIEN DU PORT DE VICTORIA, C.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DÉCEMBRE 1893.

BUREAU DU GARDIEN DE PORT,
VICTORIA, C.-B., 9 janvier 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus les états annuels du bureau du maître de havre et de gardien des ports de Victoria et Esquimalt.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

M. C. CLARK,
Maître de havre et gardien de port.

M. WM SMITH,
Sous-ministre de la marine,
Ottawa.

VICTORIA, C.-B., 9 janvier 1892.

Rapport annuel du gardien des ports de Victoria et Esquimalt pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

Inspections d'écoutilles	$ 70 00
" de cargaisons	209 00
Total	$279 00

W. R. CLARK,
Gardien de port.

ANNEXE N° 41.

TABLEAU donnant les résultats de certains relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, reçus par le ministère de le marine en conformité des dispositions du chapitre 74 des Statuts Revisés du Canada, des préposés à l'engagement des matelots dans tout le Canada, pour les semestres expirés les 30 juin et 31 décembre 1892.

NOTE.—Les noms en italiques sont ceux des préposés nommés en vertu de l'acte, les autres sont les percepteurs des douanes qui agissent comme préposés à l'engagement des matelots.

QUÉBEC.

Noms des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1892.			Semestre expiré le 31 décembre 1892.			Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés.	Montant total.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Montant.			
					$ cts.			$ cts.			$ cts.
Escoumains	Bonaventure	John Topping	Nil.	Nil.							
Gaspé	Gaspé	*F. G. Eden*									
Iles de la Madeleine	Gaspé	P. L. Joncas	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Montréal	Montréal	*Henry McKay*	1,647	600	1,003 50	3,008	2,195	2,162 50			
New-Carlisle	Bonaventure	P. C. Beauchesne	5	3	3 40	7	9	6 20	12	12	9 60
New-Richmond	Bonaventure	R. W. H. Dimock									
Percé	Gaspé	W. Flynn	Nil.	6	1 80						
Québec	Québec	*J. U. Gregory*	210	25	112 50	403	122	238 10	613	147	350 60
Rimouski	Rimouski	J. A. Martin									
Saint-Jean	Saint-Jean	E. D. Philips									
Sorel	Richelieu	Joseph Mathieu	Nil.	Nil.		Nil.	6	1 80	Nil.	6	1 80
Trois-Rivières	Trois-Rivières	P. H. Vanasse									

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Alma	Albert	D. Cleveland									
Bathurst	Gloucester	W. J. O'Brien									
Bouctouche	Kent	J. J. LeBlanc									
Chatham	Northumberland	*J. J. Brown*	24	5	13 50	127	29	72 20	151	34	85 70
Cocagne	Kent	A. K. Dysart									
Dalhousie	Ristigouche	W. Montgomery									
Dorchester	Westmoreland	Walter Dobson	12	11	9 30	26	24	20 20	38	35	29 50
Frédéricton	York	A. F. Street	Nil.	Nil.							
Grand-Manan	Charlotte	E. A. Calder									
Harvey	Albert	G. Brewster	18	11	12 30	26	6	14 80	44	17	27 10
Hillsborough	Albert	John Wallace	15	Nil.	7 50	25	30	21 50	40	30	29 00

TABLEAU des relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, etc.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Nom des ports.	Port d'enregistrement.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1892.			Semestre expiré le 31 décembre 1892.			Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés.	Montant total.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Montant.			
					$ cts.			$ cts.			$ cts.
Lepréaux	Charlotte	G. K. Hanson	3	Nil.	1 50	Nil.	4	1 20	3	4	2 70
Moncton	Westmoreland	J. W. Binney	5	1	2 80	11	6	7 30	16	7	10 10
Musquash	Saint-Jean	A. T. Dunn	8	5	5 50	6	8	5 40	14	13	10 90
New-Bandon	Gloucester	F. J. Foley									
Newcastle	Northumberland	W. A. Park									
Joggins-Nord	Westmoreland	Rufus C. Ward									
Quaco	Saint-Jean	J. Carson	32	12	19 60	20	27	18 10	52	39	37 70
Richibouctou	Kent	B. V. Johnson.	4	2	2 60						
Rockland	Westmoreland	A. Boudreau	10	Nil.	5 00						
Rockport	Westmoreland	R. C. Ward	20	6	11 80	12	6	7 80	32	12	19 60
Sackville	Westmoreland	W. C. Milner									
St-Andrews	Charlotte	*Samuel Billings*									
Saint-George	Charlotte	James McKay	11	5	7 00	4	6	3 80	15	11	10 80
Saint-Jean	Saint-Jean	*W. H. Purdy*	1,581	967	1,080 60	1,991	1,662	1,494 10			
St.-Stephens	Charlotte	H. Graham									
Shédiac	Westmoreland	W. R. Wood									
Shippégan	Gloucester	Henry A. Sormany	Nil.	Nil.		1	Nil.	0 50	1	Nil.	0 50

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Advocate	Cumberland	James Ward	8	Nil.	4 00	12	6	6 60	20	6	
Amherst	Cumberland	W. D. Main									
Annapolis	Annapolis	E. McCormack									
Antigonish	Antigonish	A. Boyd									
Rivière aux Pommes	Cumberland	H. H. Mosher									
Arichat	Richmond	*D. O'C. Madden*	60	11	33 30						
Baie Aspey	Victoria	D. McDonald									
Baddeck	Victoria	J. McDonald									
Barrington	Shelburne	D. Sargent	5	Nil.	2 50	14	7	9 10	19	7	11 60
Bayfield	Antigonish	E. G. Randall									
Anse Beliveau	Digby	J. V. Stuart				31	29	24 20			
Rivière à l'Ours	Digby	*T. H. Millar*	61	40	42 50	75	82	62 10	136	122	104 60
Rivière au Castor	Colchester	R. Perry									

Bridgetown	Annapolis	S. S. Ruggles	Nil.	Nil.		6	2	3 60	6	2	3 60
Bridgewater	Lunenburg	*J. H. Wade*				74	51	52 30			
Canada Creek	King	S. W. Rawling				6	5	4 50			
Canso	Guysboro'	J. A. Russell	12	Nil.	6 00	2	4	2 20	14	4	8 20
Ile du Cap Sable	Shelburne	*Seth Smith*	9	Nil.	4 50	Nil.	3	0 90	9	3	5 40
Clementsport	Annapolis	Chas. Ditmars	15	3	8 40	39	36	30 30	54	39	38 70
Cornwallis (Canning)	King	E. Rand									
Baie des Vaches	Cap-Breton	W. W. Bown	15	9	10 20	34	25	24 50	49	34	34 70
Digby	Digby	J. M. Viets	10	7	7 10	3	2	2 10	13	9	9 20
Freeport	Digby	Isaiah Thurber									
French Cross	King	J. E. Orpen	3	1	1 80	6	2	3 60	9	3	5 40
Grand Bras d'Or	Cap-Breton	D. Campbell	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Guysboro'	Guysboro'	W. Cameron	14	Nil.	7 00	13	8	8 90	27	8	15 90
Halifax	Halifax	*H. Bligh*	2,020	1,434	1,440 20	2,030	1,933	1,595 90	4,050	3,367	3,036 10
Hantsport	Hants	J. W. Lawrence	30	29	23 70	10	11	8 30	40	40	32 00
Havre au Bouche	Antigonish	E. Corbet	5	Nil.	2 50	1	1	0 80	6	1	3 30
Harbourville	King	Chas. E. Morris									
Havre Isaac	Guysboro'	J. D. Giffin	16	4	9 20	14	4	8 20	30	8	17 40
Joggins	Cumberland	J. Moffat									
Jordan, baie de	Shelburne	M. D. McKenzie				12	3	6 90			
Lingan	Cap-Breton	*Matthew Roche*									
Petit Bras d'Or	Cap-Breton	P. Collins									
Liscomb	Guysboro'	James Hemlow									
Liverpool	Queen	*W. A. Kenney*	102	53	66 90	153	107	108 90	255	160	175 80
Lockeport	Shelburne	George Stalker									
Londonderry	Colchester	J. A. Blaikie									
Louisburg	Cap-Breton	*W. H. McAlpine*									
Lunenburg	Lunenburg	*William Young*	334	337	268 10	423	311	304 80	757	648	572 90
Baie Mahone	Lunenburg	A. F. Zwicker									
Main à Dieu	Cap-Breton	R. McDougall									
Maitland	Hants	Alex. Roy	3	Nil.	1 50	3	Nil.	1 50	6	Nil.	3 00
Margaree	Inverness	M. A. Dunn									
Margaretsville	Annapolis	D. W. Landers									
Merigomish	Pictou	D. McGregor									
Meteghan	Digby	E. U. Doucet	27	5	15 00	18	5	10 50	45	10	25 50
North East Harbour	Shelburne	G. B. Swaine	5	3	3 40	Nil.	Nil.		5	3	3 40
Nord, Sydney	Cap-Breton	*James Armstrong*	66	36	43 80	138	107	101 10	204	143	144 90
Parrsborough	Cumberland	A. S. Townshend	230	180	169 00	199	194	157 70	429	374	326 70
Pictou	Pictou	*M. Campbell*	41	10	23 50	21	42	23 10	62	52	46 60
Port-Acadie	Digby	A. Bourneuf	21	13	14 40	14	17	12 10	35	30	26 50
Port-Caledonia et Petite Baie Glacée	Cap-Breton	J. J. Campbell				80	61	58 30			
Port-Gilbert	Digby	S. Sanderson	77	32	48 10						
Port-Greville	Cumberland	James Kerr	33	5	18 00	23	8	13 90	56	13	31 90
Port-Hawkesbury	Inverness	*John Stapleton*									
Port-Hood	Inverness	E. D. Tremain									
Port-la-Tour	Shelburne	J. W. Taylor	Nil.	Nil.		12	1	6 30	12	1	6 30
Port-Lorne	Annapolis	W. Graves				Nil.	Nil.				
Port-Medway	Queen	E. E. Letson									
Port-Mulgrave	Guysboro'	D. Murray	8	Nil.	4 00	4	Nil.	2 00	12	Nil.	6 00

TABLEAU des relevés relatifs à l'engagement et au congé des matelots, etc.—*Fin.*

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Nom des ports.	Noms des comtés.	Noms des préposés à l'engagement des matelots.	Semestre expiré le 30 juin 1892.			Semestre expiré le 30 décembre 1892.			Total, matelots engagés.	Total, matelots congédiés.	Montant total.
			Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Montant.	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Montant.			
					$ cts.			$ cts.			$ cts.
Port-William	King	G. S. Lockwood	6	4	4 20	7	5	5 00	13	9	9 20
Pubnico	Yarmouth	P. S. D'Entremont	Nil.	Nil.		22	Nil.	11 00	22	Nil.	11 00
Pugwash	Cumberland	J. H. Black									
Rivière Hébert	Cumberland	— Moffatt	28	1	14 30	15	6	9 30	43	7	23 60
Sainte-Anne	Cap-Breton	D. McAuley	Nil.	Nil.		4	Nil.	2 00	4	Nil.	2 00
Rivière Sainte-Marie	Guysboro'	A. F. Falconer									
Saint-Pierre	Richmond	Donald Urquhart	40	Nil.	20 00	Nil.	Nil.		40	Nil.	20 00
Sheet-Harbour	Halifax	M. Macfarlane									
Shelburne	Shelburne	W. W. Atwood				28	9	16 70			
Sydney	Cap-Breton	*Neil McDonald*	34	26	24 80	34	34	27 20	68	60	52 00
Anse de Thorne	Annapolis	E. H. Portèr	9	1	4 80						
Truro	Colchester	George P. Nelson									
Tatamagouche	Colchester	J. A. G. Campbell	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Wallace	Cumberland	Charles D. Kerr									
Walton	Hants	H. Woolaver									
Arichat-Ouest	Richmond	Simon Terrio	23	1	11 80	16	3	11 90			
Weymouth	Digby	N. B. Jones									
Windsor	Hants	H. W. Dimock	64	40	44 00	190	130	134 00			
Wilmot	Annapolis	G. B. Reed									
Wolfville	King	J. B. Davison									
Yarmouth	Yarmouth	W. H. Moody	456	338	329 40	356	256	254 80			

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Alberton	Prince	J. P. Brennan				14	10	3 00			
Cascumpec	Prince	James F. White									
Charlottetown	Queen	*H. W. Mutch*	50	23	31 90						
Crapaud	Queen	S. J. B. Leard	Nil.	Nil.		Nil.	Nil.		Nil.	Nil.	
Georgetown	King	Charles Owen	12	6	7 80	30	26	22 80	42	32	30 60
Malpèque	Prince	J. M. MacNutt	Nil.	Nil.		1	Nil.	0 50	1	Nil.	0 50
Pont-Montague	King	J. M. Aitken				6	1	3 30			
Havre-Murray	King	H. J. Brehaut	Nil.	Nil.		8	Nil.	4 00	8	Nil.	4 00
Pinette	Queen	H. D. Morrison									

Port-Hill	Prince	W. Hopgood	Nil.	Nil.		5	Nil.	2 50			
Baie Saint-Pierre	King	J. A. McLaine									
Souris	King	Michael J. Foley									
Summerside	Prince	*Jos. Reed.*									
Tignish	Prince	George Conroy									
Cap-Ouest	Prince	Vacant									

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

New-Westminster	New-Westminster.	J. S. Clute	1	1	0 80	1	1	0 80	2	2	1 60
Vancouver	New-Westminster.	J. M. Bowell				146	157	120 10			
Victoria	Victoria	H. G. Lewis.	80	38	51 40	84	928	320 40	164	966	371 80

RAPPORT

DU

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES

POUR

L'ANNÉE TERMINÉE LE 30 JUIN

1892

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1893

[N° 12—1893.] *Prix*, 15 *centins.*

A Son Excellence le Très honorable SIR FREDERICK ARTHUR STANLEY, BARON STANLEY DE PRESTON, *dans le comté de Lancaster, dans la pairie du Royaume-Uni, chevalier grand'croix du Très honorable ordre du Bain, gouverneur général et vice-amiral du Canada, etc.*

MILORD,—

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport ci-joint du ministère des Postes du Canada pour 1892, qui est respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être,

Milord,

De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

ADOLPHE P. CARON,

Directeur général des postes.

MINISTÈRE DES POSTES,

OTTAWA, 27 janvier 1893.

ANNEXE.

Etats annexés à ce rapport.

	Page.
Etat des recettes et des dépenses des postes du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	xxvi
Détail des paiements et des frais occasionnés par le transport ordinaire des malles pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892 :—	
Division postale de Barrie	1
do de la Colombie-Britannique	9
do de Kingston	13
do de London	19
do du Manitoba	27
do de Montréal	37
do du Nouveau-Brunswick	47
do de la Nouvelle-Ecosse	58
do d'Ottawa	76
do de l'Ile du Prince-Edouard	84
do de Québec	89
do de Stratford	98
do de Trois-Rivières	105
do de Toronto	109
Etat indiquant les bureaux de mandats-poste en activité ; le revenu brut des postes ; le nombre et le montant des mandats délivrés et payés ; les commissions, la rémunération, appointements et allocations payés au directeur de poste à chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892 :—	
Province de l'Ontario	116
id. de Québec	130
id. de la Nouvelle-Ecosse	135
id. du Nouveau-Brunswick	140
id. de l'Ile du Prince-Edouard	143
id. du Manitoba	144
Territoires du Nord-Ouest	146
Province de la Colombie-Britannique	148
Etat des opérations des caisses d'épargne des postes pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, et du montant total dû aux déposants à cette date	150
Résumé des opérations relatives aux mandats-poste en Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892	151
Relevé des pertes subies dans la perception du revenu des postes et l'administration de la division des mandats-poste et des caisses d'épargne postales du Canada portées en compte pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892	152
Etat indiquant tous les cas arrivés pendant l'exercice clos le 30 juin 1892, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, pendant leur transmission par la poste au Canada, avec les détails de chaque cas et le résultat des enquêtes faites par le département	153
Récapitulation	189
Etat des lettres de rebut :—	
Tableau I.—Indiquant le nombre total des lettres de toute espèce reçues par le bureau des rebuts, et ce qu'on en a fait	190
Tableau II.—Indiquant le nombre des lettres reçues contenant de l'argent ou autres valeurs, et ce qu'on en a fait	196
Division des impressions et des fournitures :—	
Rapport annuel	205

MINISTÈRE DES POSTES,
OTTAWA, 20 janvier 1893.

A l'honorable sir A. P. CARON, C.C.M.G.,
Directeur général des postes.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter les états annuels ordinaires indiquant en détail les opérations des postes du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892. A cette date, le nombre de bureaux de poste au Canada était de 8,288, soit une augmentation de 227 sur le nombre de bureaux en activité le 30 juin 1891.

On a augmenté de 614 milles l'étendue des routes postales, et le parcours annuel se chiffre maintenant par un total de 28,462,384 milles, contre 27,152,543 l'an dernier.

TABLEAU indiquant le nombre de bureaux de poste, le parcours postal, le nombre approximatif de lettres et journaux, et autres colis de poste, au Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Provinces et territoires.	Nombre de bureaux de poste le 1er juillet 1892.	Parcours postal.		Nombre approximatif de lettres, cartes postales, journaux, etc., transportés par la poste en 1891.								
		Nombre de milles de route postale.	Nombre de milles parcourus.	Lettres.	Cartes postales.	Lettres chargées.	Lettres qui ont circulé en franchise.	Nombre de journaux et publications périodiques, livres, circulaires, échantillons et patrons, etc.	Nombre de paquets de manuscrit d'imprimerie, photogr., titres, polices d'assurances, etc.	Nombre de parq. cont. des mat. post. de 5e classe, des march. ord., ouv. p. pouvoir être examinés.	Nombre de colis expédiés par la messagerie postale.	Nombre de paquets fermés pour le Royaume-Uni et autres pays.
Ontario	3,060	19,764	12,743,755	56,000,000	13,500,000	1,900,000	3,600,000	17,260,000	900,000	400,000	200,000	4,700
Québec	1,486	11,815	6,164,110	22,750,000	3,800,000	670,000	390,000	5,650,000	380,000	150,000	57,000	3,000
Nouvelle-Ecosse	1,481	8,595	3,213,969	7,600,000	1,500,000	180,000	164,000	8,900,000	72,000	42,000	23,000	850
Nouveau-Brunswick	1,123	5,465	2,553,150	5,400,000	900,000	132,000	148,000	720,000	71,000	38,000	16,000	500
Ile du Prince-Edouard	339	1,325	528,173	1,200,000	170,000	31,700	36,000	164,000	14,000	4,600	3,600	40
Colombie-Britannique	187	5,541	1,144,505	3,100,000	225,000	95,000	88,000	350,000	58,000	28,000	9,000	1,170
Manitoba	406	8,014	2,114,722	6,800,000	720,000	278,000	180,000	1,000,000	78,000	31,000	25,500	1,300
Territ. du Nord-Ouest	206											
Total	8,288	59,519	28,462,384	102,850,000	20,815,000	3,286,700	4,606,000	34,044,000	1,573,000	693,600	334,100	11,560

SERVICE POSTAL PAR CHEMIN DE FER.

Dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1892, on a établi la circulation postale sur un parcours de 1,237·77 milles de nouvelles voies ferrées, comme le montre l'état ci-après :—

Nom du chemin de fer.	Points entre lesquels les chemins de fer ont été utilisés depuis juin 1891.	Milles.
PACIFIQUE CANADIEN.		
Division du Pacifique.		
Embranchement des Missions	Huntingdon et Jonction des Missions	10·
Embranchem. de Shuswap et Okanagan	Jonction Sicamous et Vernon	46·1
Division-Ouest.		
Section d'Edmonton	Calgary et Edmonton	190·6
do de Souris	Brandon et Oxbow	122·6
Section de l'embranchement S.-O.	Extension de Glenboro' à Nesbitt	27·1
Division de l'Atlantique.		
Ligne-mère	*Mattawamkeag et Sainte-Croix	57·3
Section Gibson	Gibson et Jonction Newbury	56.6
VERMONT-CENTRAL	Sainte-Angèle et Farnham	10·08
GRAND-TRONC	Prolong. sur l'embranchement Galt et Elmira	15·59
INTERCOLONIAL	Derby et Jonction Derby	5·
do	Jonction Oxford et Pictou	67·
do	Pointe Tupper et Sydney	91·
do	Sydney-Nord et Jonction de Sydney-Nord	5·
IRONDALE, BANCROFT ET OTTAWA	Irondale et Jonction Victoria	10·
JOGGINS	Prolong. de la Rivière Hébert aux mines Joggins	4·
MAINE-CENTRAL	Prolong. sur Lime Ridge et section de la Jonction de Québec	46·3
NEW-WESTMINSTER AND SOUTHERN	Westminster-Sud et Blaine-Ouest	24·3
NORTHERN PACIFIC	Winnipeg et Emerson	65·1
do do	Morris et Brandon	145·3
NOVA-SCOTIA CENTRAL	Middleton et Lunenburg	74·
OTTAWA ET VALLÉE DE LA GATINEAU	Jonction de la Vallée de la Gatineau et Farrelton.	27·
QUÉBEC ET LAC SAINT-JEAN	Prolong. de la Jonction du C.C.P. à Québec	4·8
TÉMISCOUATA	Connors et Rivière-du-Loup	113·
COMTÉS DE L'OUEST	Prolong. de Digby à Annapolis	20·
	Total	1,237·77

*Omis dans les rapports précédents.

ÉTAT indiquant la distance parcourue quotidiennement par les malles sur chaque ligne de chemin de fer au Canada, en juin 1892.

Nom du chemin de fer et tête de ligne.	Longueur de la voie en milles sur laquelle les malles sont transportées.			Service quotidien par les bureaux ambulants.		Service quotidien par les sacs confiés aux employés des compag.
				Nombre de bureaux ambulants.	Parcours, milles.	
Alberta—						
Dunmore et Lethbridge			109·			218·
Baie de Quinté—						
Deseronto et Jonction du Grand-Tronc			4·			34·66
Boston et Maine—						
Division Passumpsic, Lennoxville et Jonction Stanstead		30·75				
Ligne Stanstead et Derby, Stanstead et Jonction Stanstead		3·	33·75	1	67·5	67·5
Atlantique-Canadien—						
Ottawa et Rouse's Point			131·7	1	155·8	430·8
Canada-Eastern—						
Frédéricton et Chatham			117·			306·
Pacifique-Canadien—Division du Pacifique—						
Ligne-mère, Vancouver et Donald	458·					
Embranchement des Missions, Jonction des Missions et Huntingdon	10·					
Shuswap et embranchement Okanagan, Jonction Sicamous et Vernon	46·1					
Embranchement Westminster, Jonction Wesminster et New-Westminster	8 2	522·3				
Division-Ouest—						
Ligne-mère, Donald et Fort-William	1,449·5					
Section d'Edmonton, Calgary et Edmonton	190 6					
Section de Pembina, Embranchement de la Jonction S.-O. et Gretna	66·9					
do Jonction Rosenfeld et Deloraine	146·5					
Embranchement de Prince-Albert, Régina et Prince-Albert	246·8					
Section de Souris, Brandon et Oxbow	122·6					
Embranchement Sud-Ouest, embranchement de la Jonction S.-O. et Nesbitt	129·					
do Elm Creek et Carman	12·6					
Section de Stonewall, Jonction de la Ligne Terrestre et Stonewall	17·9	2,382·4				
Division-Est—						
Ligne-mère, Fort-William et Ottawa	877·					
Section d'Ottawa, Ottawa et Montréal	120·3					
Section de Québec, Jonction Saint-Martin et Québec	159·8					
Embranchement d'Aylmer, Hull et Aylmer	7·5					
Embranchement de Brockville, Jonction Carleton et Brockville	44·8					
Embranchement de Buckingham, Buckingham et Jonction Buckingham	4·					
Embranchement de New Glasgow, Saint-Jérôme et New-Glasgow	8·1					
Embranchement des Piles, Jonction des Piles et Grandes-Piles	26·9					
Embranchement de Prescott, Ottawa et Prescott	51·8					

Embranchement de Saint-Eustache, jonction de Sainte-Thérèse et Saint-Eustache	6					
Embranchement de Saint-Jérôme, jonction de Sainte-Thérèse et Saint-Jérôme	13·6					
Embranchement de Saint-Lin, jonction de Saint-Lin et Saint-Lin	15					
Embranchement du Sault-Sainte-Marie, Sudbury et Sault Sainte-Marie	178·9	1,513·7				
Division d'Ontario et de Québec—Lignes à l'ouest de Montréal—						
Ligne-mère, jonction de Toronto et Montréal	339					
Section de London, Toronto et London	114·5					
Section de Owen-Sound, jonction de Toronto et Owen-Sound	116·8					
Embranchement d'Elora, jonction de Cataract et Elora	27·3					
Embranchement d'Ingersoll, Woodstock et Saint-Thomas	33·6					
Embranchement d'Orangeville, jonction de Streetsville et jonction de Melville	31·6					
Embranchement de Teeswater, jonction d'Orangeville et Teeswater	70					
do Glenannan et Wingham	4·6					
Embranchement de Rigaud, Vaudreuil et Rigaud	16·5	753·9				
Division d'Ontario et de Québec—Lignes à l'est de Montréal—						
Ligne-mère, jonction de Montréal et Mégantic	170·4					
Section de Champlain, Farnham et Saint-Pie	16·7					
Section de Newport, jonction de Brigham et Mansonville	41·6					
Section du Nord, Sorel et jonction de Sutton	95·7					
Jonction de Montréal et Mile-End	7·2	331·6				
Division de l'Atlantique—						
Ligne-mère, Mégantic et Saint-Jean	306					
Section d'Aroostock, jonction d'Aroostock et Woodstock	54·6					
do do et ligne frontière	4					
Section d'Edmundston do et Grand-Falls	18·5					
Section de Frédéricton, Frédéricton et jonction de Frédéricton	22·1					
Section de Gibson, Gibson et jonction de Newbury	56·6					
Section de Houlton, ligne froutière et jonction de Debec	4					
Section Nord, jonction de McAdam et Woodstock	51					
Section Sud do et St-Stephen	33·9					
do jonction de Watt et Saint-André	27·5	578·2	6,082·1	48	11,740·55	4,983·54
Caraquet—						
Bathurst et Shippigan	.....	.....	65	.....	.....	88·33
Ontario-Central—						
Picton et Coe Hill Mines	.....	.....	104	2	208	30·00
Vermont-Central—						
Jonction S. S. & C. et Saint-Armand	.....	22·4				
Saint-Hubert et Waterloo	.....	57·28				
Farnham et Saint-Jean	.....	14				
Marieville et Saint-Césaire	.....	8·6	102·28	3	238·24	357·1
Columbia et Kootenay—						
Nelson et Robson	.....	.....	28	.....	.....	37·33
Cumberland—						
Parrsboro' et jonction de Springhill	.....	.....	32	.....	.....	74
Elgin, Petitcodiac et Havelock—						
Butternut Ridge et Elgin	.....	.....	27	.....	.....	54
Erié et Huron—						
Blenheim et Sarnia	.....	.....	66		134	72

ÉTAT indiquant la distance parcourue quotidiennement par les malles, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer et tête de ligne.	Longueur de la voie en milles sur laquelle les malles sont transportées.			Service quotidien par bureaux ambulants.		Service quotidien par les sacs confiés aux employés des compagnies.
				Nombre de bureaux ambulants.	Parcours, milles.	
Esquimalt et Nanaïmo—						
Victoria et Wellington	.....	.....	78	2	156	.....
Grand-Tronc—						
Ligne-mère, Sarnia et Toronto	169·55					
do Toronto et Kingston	160·39					
do Kingston et Montréal	172·61	502·55				
Lignes à l'est de Montréal—						
Ligne-mère, Montréal et Island Pond	147·83					
Embranchement de Québec, Richmond et Lévis	95·54					
Embranchement de Trois-Rivières, Arthabaskaville et Doucet's Landing	35·34					
Embranchement de Rouse's Point, Saint-Lambert et Lacolle	37·46					
Embranchement de Massena Springs, Brousseau et Fort-Covington	62·2					
Embranchement d'Hemmingford, Saint-Isidore et Hemmingford	21·29					
Embranchement de Valleyfield, jonction de Sainte-Martine et Valleyfield	19·09	418·75				
Lignes à l'ouest de Montréal—Division de Midland—						
Ligne-mère, jonction de Scarboro et Blackwater	41·63					
do Port-Hope et Midland	145·62					
do jonction Millbrook et jonction d'Omemee	15·01					
Embranchement de Belleville, jonction de Belleville et Peterboro'	63·84					
Embranchement d'Haliburton, Haliburton et Lindsay	54·84					
Embranchement de Lakefield, jonction de Lakefield et Lakefield	11·66					
Embranchement de Madoc, jonction de Hastings-Nord et Madoc	14·81					
Embranchement de Sutton, jonction de Stouffville et Sutton	24·81					
Embranchement de Whitby, jonction de Manilla et jonction de Whitby	32·75	404·97				
Division-Nord—						
Embranchement de Durham, Palmerston et Durham	26·73					
Embranchement de Galt et Elmira, Galt et Elmira	24·63					
Embr. de la Baie Gorgienne et du Lac Erié, jonction de Tavistock et Port-Dover	55·60					
do do Stratford et Wiarton (y comp. Harriston et Palmerston)	106·77					
Embranch. de London, Huron et Bruce, Wingham et jonction de Hyde Park	70·08					
Embranch., de Wellington, Grey et Bruce Harrisburg et Southampton (non compris Harriston et Palmerston)	122·73					
Prolongement Sud, Listowel et Kincardine	57·71	464·25				
Division Nord et Nord-Ouest—						
Ligne-mère, Toronto et North-Bay	223·3					

Ligne-mère, Gravenhurst et quai de Muskoka	1					
do Hamilton et jonction de Beeton	71·85					
Beeton et embranchement de Collingwood, Beeton et Allandale	23·1					
do do jonction de Beeton et Collingwood	40					
Embranchement de Meaford, Allandale et Meaford	51·8					
Embranchement de Simcoe-Nord, Colwell et Penetanguishene	33·3					
Embranchement de Port-Dover, Hamilton et Port-Dover	40·25	484·60				
Division Sud—						
Ligne-mère, Chutes Niagara et Windsor	229·72					
Embranchement de Brantford et Tilsonburg, Harrisburg et Brantford	7·73					
Embranchement de Buffalo et Goderich, Goderich et Fort-Erié	159·35					
Embranchement de London, London-est et Sainte-Marie	20·7					
Embranchement de ceinture, Saint-Thomas et Canfield	76·27					
Embranchement de Petrolea, jonction de Petrolea et Petrolea	4·74					
Embranchement de Port-Stanley, London et Port-Stanley	23·17					
Embranchement de Sarnia, Komoka et Sarnia	50·82					
Embranchement de Norfolk-sud et Simcoe et Port-Rowan	17·34					
Embranchement de Toronto, Hamilton et Toronto	37	626·84				
Division de Welland—						
Port-Colborne et Port-Dalhousie	24·61	24·61	2926·57	51	7722·27	7913·13
Intercolonial—						
Lévis et Halifax	.....	675				
Moncton et Saint-Jean	.....	89				
Dalhousie et jonction de Dalhousie	.....	7				
Derby et jonction de Derby	.....	5				
Jonction d'Oxford et Pictou	.....	67				
Pointe-Tupper et Sydney	.....	91				
Sydney et Sydney-Nord	.....	5				
Jonction de Painsec et Pointe-du-Chêne	.....	11				
Truro et Port-Mulgrave	.....	123				
Stellarton et Pictou	.....	14	1087	14	3911·16	711·44
Irondale Bancroft et Ottawa—						
Irondale et jonction du chemin de fer du Grand-Tronc	.....	.....	10	.....	.....	21·66
Joggins—						
Maccan et Joggins Mines	.....	.....	12	.....	.....	24
Kent-Nord—						
Richibouctou et jonction de Kent	.....	.....	27	.....	.....	54
Kingston, Napanee et de l'Ouest—						
Harrowsmith et Tweed	.....	42				
Napanee et Yarker	.....	14	56	2	178	48
Kingston et Pembroke—						
Kingston et Renfrew	.....	.....	104	2	208	61
Lac Erié, Essex et rivière Détroit—						
Walkerville et Leamington	.....	.....	38	1	76	.....
L'Assomption—						
L'Assomption et jonction de L'Epiphanie	.....	.....	3·5	.....	.....	140
Central du Maine—						
Lime Ridge et Beecher's Falls, Vt	.....	.....	53	.....	.....	106

ETAT indiquant la distance parcourue quotidiennement par les malles, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer et tête de ligne	Longueur de la voie en milles, sur laquelle les malles sont transportées.			Service quotidien par bureaux ambulants.		Service quotidien par les sacs confiés aux employés des compagnies.
				Nombre de bureaux ambulants.	Parcours, milles.	
Manitoba et Nord-Ouest—						
Portage-la-Prairie et Yorkton		222·9				
Binscarth et Russell		11·3	234·2	1	149·53	114·63
Michigan-Central—						
Ligne-mère, Fort-Erié et Windsor		229·4				
Division d'Amherstburg, Amherstburg et Essex-Centre		15·7				
Division de Leamington, Comber et Leamington		13·8				
Division de Niagara, Niagara et jonction de Niagara		27·5				
Petrolea et division de Oil Springs, jonction de Oil City et Oil Springs		2·3				
do jonction de Petrolea et Petrolea		4·9				
Division Saint-Clair, jonction Saint-Clair et Courtright		62·2	355·8	3	622·10	358·2
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard—						
Sackville et Cap Tormentine			36			72
New-Westminster et du Sud—						
Westminster-Sud et Blaine-Ouest			24·3			56
Pacifique-Nord—						
Winnipeg et Emerson		65·1				
Morris et Brandon		145·3	210·4	1	185·5	130
Central de la Nouvelle-Ecosse—						
Lunenburg et Middleton			74			172
Ottawa et Vallée de la Gatineau—						
Vallée de la Gatineau et jonction de Farrelton			27			60
Jonction Pontiac du Pacifique—						
Aylmer et Fort-Coulonge			59·3	1	118·6	
Ile du Prince-Edouard—						
Charlottetown et Tignish		117·1				
Jonction Royalty et Souris-Est		54·8				
Jonction de Mt. Stewart et Georgetown		24·1				
Emerald et Cap Traverse		11·8	207·8	2	234·2	446·4
Québec-Central—						
Jonction d'Harlaka et Sherbrooke			138	2	286	
Québec et Lac Saint-Jean—						
Québec et Roberval			190	2	380	
Salisbury et Harvey—						
Banc de Harvey et Salisbury			48	1	96	

Ligne de la Rive—						
Carleton et Saint-Stephen	.....	.....	82	.....	.....	1
Temiscouata—						
Rivière-du-Loup et haut de Saint-François	.....	.....	113	.....	.....	226
Les Mille Iles—						
Gananoque et Jonction du Grand-Tronc	.....	.....	3·5	.....	.....	30·33
Comtés de l'Ouest—						
Yarmouth et Annapolis	.....	.....	87	1	174	
Windsor et Annapolis—						
Jonction Windsor et Annapolis	.....	.....	116	1	260	142
Totaux	.....	.....	13,303·2	143	27,301·45	17,804·05

TABLEAU COMPARATIF du service des malles par chemins de fer en juin 1892 et juin 1891.

Date.	Mille de chemins de fer exploités sur lesquels ont circulé les malles.	Service quotidien par bureaux ambulants.		Service quotidien des dépêches en sacs confiées au personnel des compagnies.	Parcours total.	
		Nombre des bureaux ambulants en activité.	Parcours, milles.		Quotidien.	Annuel.
En juin 1892	13,303	143	27,301	17,804	45,106	14,118,303
En juin 1891	12,121	*141	26,573	15,706	42,279	13,233,878
Augmentation	1,182	2	728	2,098	2,827	884,425

*Par l'erreur d'un commis ce chiffre avait été inscrit 165 au lieu de 141 dans le rapport de l'année dernière.

Le nombre additionnel de milles de chemins de fer sur lesquels les malles ont été transportées depuis le dernier rapport se chiffre par		1,237·77
Moins la diminution suivante depuis juin 1891—		
Chemin de fer Grand Oriental	42	
Autres chemins de fer	13·63	
	2	55·63
Augmentation réelle		1,182·14

On remarquera que l'augmentation dans le nombre de milles parcourus par le service postal sur les chemins de fer dans le cours du dernier exercice a été forte, et s'est élevée à près de 10 pour 100. 50 pour 100 de cette augmentation s'est produit dans les provinces plus nouvelles du Manitoba, de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest. Le reste est presque tout réparti entre la Nouvelle-Ecosse et Québec, la première entrant pour 21 pour 100 et la dernière pour 17 pour 100 du service total additionnel.

Dans l'Ontario, on n'a ajouté que 25 milles au service, et dans le Nouveau-Brunswick 56½ milles. Dans le Manitoba, cette augmentation s'est toute produite au nord de la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le chemin de fer Northern Pacific transporte maintenant les malles de Winnipeg vers le sud jusqu'à la frontière des Etats-Unis et se rattache à cet endroit à la ligne-mère de ce réseau. Son embranchement de Brandon coure de Morris en allant vers l'ouest et dessert le district qu'il a beaucoup contribué à coloniser, entre les embranchements de colonisation et de Pembina du chemin de fer canadien du Pacifique. L'embranchement de Souris du chemin de fer canadien du Pacifique établit une communication directe et fréquente entre Brandon et la longue chaîne d'établissements du nord et de l'ouest s'étendant jusqu'aux houillères de la rivière Souris. L'embranchement de Colonisation a été poussé jusqu'à 27 milles plus à l'ouest, et depuis la fin du présent exercice cette ligne et l'embranchemement de Pembina ont été prolongées de manière à se raccorder à différents endroits avec l'embranchement de Souris, et ainsi certains endroits qui sont comparativement rapprochés les uns des autres, mais qui se trouvent sur différentes lignes, devaient échanger leur correspondance par des endroits communs, ce qui occasionnait un circuit parfois de 200 à 300 milles, peuvent maintenant échanger leurs malles avec la célérité que leur proximité leur donnait lieu d'espérer.

Les villes et villages situés au delà des points de correspondance entre les divers embranchements jouissent aussi de l'avantage d'avoir l'une ou l'autre de ces routes. L'addition des lignes susnommées met le service postal dans le sud du Manitoba dans une condition excessivement satisfaisante. A l'exception de la ligne d'établissements qui suit le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'aux houillères de la rivière Souris, presque toute la partie colonisée de cette région se trouve comprise dans l'étroite lisière ayant en moyenne de 50 à 70 milles de largeur entre la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique et la frontière des Etats-Unis, et s'étendant en longueur depuis Winnipeg jusqu'à Virden.

Cette étendue de territoire est traversée dans la plus grande partie de sa longueur par trois chemins de fer, et est bornée à chaque bout par un chemin de fer, de sorte que chaque établissement dans cette région se trouve à quelques milles d'une voie ferrée, et peut avoir sans grandes dépenses tout le service postal que justifie son importance. Dans Québec, les principales additions au service ont été l'emploi des chemins de fer de Témiscouata, de la Vallée de la Gatineau et du Maine-Central. Le chemin en premier lieu mentionné sert surtout pour la correspondance locale entre la Rivière-du-Loup et les endroits dont il est le chef-lieu dans le comté de Témiscouata, et pour le service entre ces endroits et Edmundston et les bureaux de poste dans le haut de la rivière Saint-Jean, mais comme ligne courte à travers le territoire canadien entre le Nouveau-Brunswick et l'ouest du Canada, sa valeur pour la transmission des malles peut à un moment donné devenir très grande. Le chemin de fer de la Vallée de la Gatineau remplace les lignes postales par voiture au moyen desquelles les bureaux de poste sur la rivière Gatineau échangeaient leurs malles avec Ottawa; et le chemin de fer du Maine-Central offre un service plus utile pour les bureaux de poste échelonnés sur sa route dans le comté de Compton.

Les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse qu'on a utilisés pour le service des malles ont été mentionnés dans le rapport de l'an dernier, vu qu'ils ont été employés peu de temps après la clôture de l'exercice, et qu'il était opportun de signaler le fait le plus tôt possible. Il est donc inutile d'en parler cette année, si ce n'est pour dire que les avantages qu'on prévoyait se sont pleinement réalisés depuis par une plus grande efficacité dans le service dans les différents districts concernés.

Il serait difficile de donner d'une manière convenable même une légère idée de l'amélioration qui s'est produite dans les services antérieurement en existence par l'introduction d'un service postal par les chemins de fer. On pourrait naturellement dire avec assez de facilité jusqu'à quel point on a augmenté la fréquence du service des bureaux de poste se rattachant directement aux chemins de fer, mais cela ne donnerait qu'une faible partie des avantages résultant de ce service important. Toute la région à travers laquelle passe un chemin de fer se trouve reliée à lui sur un rayon de plusieurs milles, et même s'il n'y a aucune augmentation dans le nombre de voyages faits à un bureau de poste, cependant la plus grande rapidité du service sur le nouveau tronçon réunissant les localités éloignées avec le monde extérieur, met les échanges de correspondance sur un pied bien différent. Mettant donc de côté comme impraticable un compte rendu détaillé des avantages obtenus par le département, grâce à l'usage des chemins de fer mentionnés, on pourrait dire un mot ou deux des améliorations qui ont été faites dans le service des bureaux de poste qui ne sont pas affectés par ces chemins de fer. Dans le cours de la dernière année, 29 bureaux de poste ont vu leur service porté à semi-quotidien; 72 à quotidien, 54 à trois fois par semaine, et 39 à deux

fois par semaine. Dans un bon nombre de ces cas, la fréquence du service a été augmentée à très peu de frais comparés au coût du service antérieur. Le but du département en augmentant les services de la malle est de faire marcher de pair cette augmentation de fréquence avec les progrès des intérêts commerciaux du pays en général, et il peut ainsi profiter des facilités fournies aux gens d'affaires pour donner le service postal nécessaire à un prix relativement peu élevé.

Des nouveaux bureaux de poste établis durant l'année, un tiers seulement a exigé l'établissement de nouveaux services pour leur fournir des malles, et sur les deux autres tiers, qui ont été rattachés à des routes établies, un très petit nombre a coûté quoi que ce soit pour le service de la malle.

SERVICE POSTAL OCÉANIQUE SUR L'ATLANTIQUE.

Le contrat fait avec les MM. Allan pour un service postal hebdomadaire entre Québec et Liverpool en été et entre Halifax et Liverpool en hiver, a été renouvelé pour une autre année, c'est-à-dire jusqu'au 24 décembre 1891. En vertu de cet arrangement, le *Vancouver* et le *Labrador*, de la ligne Dominion, sont aussi employés pour le service postal.

SERVICE POSTAL OCÉANIQUE SUR LE PACIFIQUE.

MONTANT des colis de poste passant entre Vancouver, Colombie-Britannique, et les bureaux de poste en Chine et au Japon, entre le 30 novembre 1891 et le 30 novembre 1892 :—

Bureaux.	Lettres.	Poids.		Journaux.	Poids.		Divers.	Poids.		Colis.	Poids.	
		Lbs.	Onces.		Lbs.	Onces.		Lbs.	Onces.		Lbs.	Onces.
Yokohama	68,803	2,118	6	24,163	5,138	4	18,413	6,531	4	214	330	8
Hong-Kong	25,906	1,115	5	7,386	1,478	13	3,931	1,422	15	.....	....	....
Shanghai	14,702	810	2	3,351	725	6	1,097	598	3	.....	..	....
Totaux	109,411	4,043	13	34,900	7,342	7	23,441	8,552	6	214	330	8

L'état qui précède indique qu'il y a eu très forte augmentation dans le chiffre des correspondances échangées entre le Canada, la Chine et le Japon; le nombre de lettres a augmenté de 61,375 qu'il était en 1891, à 109,411 en 1892; les journaux, de 20,112 à 34,900, et les divers autres colis de 14,264 à 23,441.

DISTRIBUTION GRATUITE PAR FACTEURS.

TABLEAU du nombre moyen hebdomadaire de lettres, cartes-poste et journaux distribués gratuitement par facteurs, dressé en octobre 1892.

Bureau.	Cartes-poste.	Lettres de ville.	Lettres chargées.	Autres lettres.	Total des lettres et cartes-poste.	Journaux.	Total des lettres, cartes-poste et journaux.	Facteurs. Nombre employé à la distribution.	Facteurs. Y compris les surintendants et les trieurs.
Halifax	2,050	5,620	193	13,560	21,423	12,141	33,564	16	17
Hamilton	10,673	9,385	590	24,531	45,179	17,182	62,361	38	40
Kingston	4,115	4,105	280	11,425	19,925	9,362	29,287	8	9
London	6,831	6,408	566	21,265	35,070	13,197	48,267	23	27
Montréal, y compris Hochelaga, Pointe St-Charles, St-Gabriel et St-Jean-Baptiste	16,881	41,716	2,296	61,433	105,445	51,281	156,726	79	96
Ottawa	5,613	5,893	688	19,684	31,878	23,074	54,952	40	42
Québec et St-Sauveur	6,772	5,514	843	20,220	33,349	15,234	48,583	24	26
St-Jean	4,082	4,589	176	14,617	23.464	13,267	36,731	21	22
Toronto	44,628	82,747	6,871	168,886	303,132	69,317	372,449	102	118
Victoria	693	1,903	54	3,901	6,551	4,819	11,370	8	9
Winnipeg	3,123	6,808	273	17,052	27,256	20,386	47,642	20	21
Totaux	105,461	174,688	12,830	376,574	652,672	249,260	901,932	379	427
Totaux en 1891	98,694	168,008	13,182	352,385	632,273	225,619	857,892	340	379
Augmentation	6,767	6,680	... ...	24,189	20,399	23,641	44,140	39	48
Diminution	... ...	.....	352	.....	.....	.....	.....	.....	.....

D'après ces moyennes, le total de la distribution annuelle est :—

——	Lettres et cartes-poste.	Journaux.	Total des lettres, cartes-poste et journaux.
En 1892	33,938,944	12,961,520	46,900,464
En 1891	32,878,196	11,732,188	44,610,384
Augmentation en 1892	1,060,748	1,229,332	2,290,080

LETTRES CHARGÉES.

Il y a eu une légère diminution dans le nombre de lettres chargées transportées par la poste au Canada, dans le cours de l'exercice qui a fini le 30 juin 1892; on en estimait le nombre à 3,286,700. En 1891, le nombre avait été de 3,292,000.

On calcule que le nombre de lettres chargées, expédiées par la poste durant les dix années terminées le 30 juin 1892, est comme suit:

Année terminée le	30 juin	1883	2,659,000
do	do	1884	3,000,000
do	do	1885	3,000,000
do	do	1886	3,400,000
do	do	1887	3,560,000
do	do	1888	3,580,000
do	do	1889	3,649,000
do	do	1890	3,280,000
do	do	1891	3,292,000
do	do	1892	3,286,700

Il y a eu, durant l'exercice terminé le 30 juin 1892, 147 cas de vol de contenu ou de partie de contenu de lettres, ou de perte de lettres chargées contenant de l'argent, expédiées par les postes du Canada. C'est une diminution de huit sur l'an dernier et est une forte preuve de l'efficacité des mesures spéciales prises pour augmenter la sécurité de la correspondance chargée en cours de transmission par les malles.

Dans 37 de ces cas, le contenu ou partie du contenu de ces lettres a été recouvré des employés responsables, ou remboursé autrement, les pertes ayant eu lieu pendant qu'elles étaient à la garde de bureaux de poste. Dans 57 cas on n'a pu obtenir aucune explication du prétendu détournement. Dans 21 cas la perte a été remboursée par les employés responsables. Le contenu ou partie du contenu a été recouvré ou remboursé dans 4 cas où les lettres avaient été volées ou supposées avoir été volées dans les bureaux de poste, ou dans les malles en route; et il y a eu 20 cas cependant dans lesquels le contenu n'a pas été recouvré par le département.

Les personnes qui ont occasion d'écrire au département pour se plaindre de pertes par la malle, ou de retard dans la transmission de leur correspondance, devraient toujours envoyer avec leurs plaintes les enveloppes ou les couverts des lettres ou des paquets au sujet desquelles l'enquête se fait.

TIMBRES-POSTE.

On est à preparer des cartes-lettres semblables à celles en usage en Angleterre, en Australie et dans les autres pays d'Europe, et elles seront livrées au public dans peu de temps. On a aussi intention d'introduire une carte postale de plus grande dimension que celle en usage aujourd'hui, qu'on trouvera commode pour les prix-courants et avis de même genre. On lancera aussi des timbres-poste de la valeur de 20 centins et de 50 centins. Ils seront utiles pour le paiement des colis postaux.

RELEVÉ des quantités de timbres-poste, bandes timbrées, cartes postales et enve-

RE-

	Timbres-poste de ½ centin.	Timbres-poste de 1 centin.	Timbres-poste de 2 centins.	Timbres-poste de 3 centins.	Timbres-poste de 5 centins.	Timbres-poste de 6 centins.	Timbres-poste de 10 centins.
Solde des approvisionnements de timbres-poste, fin de l'exercice dernier	52,700	6,356,800	248,500	3,119,900	413,100	196,850	38,800
Reçu des fabricants	900,000	42,000,000	13,850,000	79,000,000	3,300,000	500,000	550,000
Timbres-poste hors de service renvoyés par les directeurs de poste.		18,034	4,884	26,056	2,787	1,051	415
Timbres-poste en bon état ainsi renvoyés	79	2,000	500	2,400	400	.....	.....
Total	952,779	48,376,834	14,103,884	82,148,356	3,716,287	697,901	589,215

DISTRI-

Distribué aux directeurs de poste pendant l'exercice	728,400	37,874,900	11,337,700	73,810,400	2,756,850	409,500	211,150
Items en suspens	.....	*100	.....	.....	.....	.....	.....
Timb.-poste gâtés qu'on a détruits.	79	18,034	4,884	26,056	2,787	1,051	415
Solde au 30 juin 1881.	224,300	10,483,800	2,761,300	8,311,900	956,650	287,350	377,650
Total	952,779	48,376,834	14,103,884	82,148,356	3,716,287	697,901	589,215

Valeur des distributions effectuées pendant l'exercice, jusqu'au 30 juin 1872, $3,356,740.60. La valeur exercice est par conséquent en augmentation de $130,354.50.

* Cette feuille, accidentellement égarée, a été retrouvée subséquemment et fut alors détruite par le sous-

loppes timbrées reçus et distribués pendant l'exercice clos le 30 juin 1892.

CUS.

Timbres-poste de 15 centins.	Timbres de chargement de 2 centins.	Timbres de chargement de 5 centins.	Bandes postales.	Cartes-poste de 1 centin.	Cartes-poste de 2 centins de l'U.P.	Cartes-réponse de 2 centins.	Enveloppes de 1 centin.	Enveloppes de 3 centins n° 1.	Enveloppes de 3 centins n° 2.	Valeur.
										$ cts.
31.050	400	304,150	37,000	845,400	4,200	8,400	8,900	22,600	37,700	229,910 45
150,000	.....	2,300,000	567,000	21,514,000	75,000	149,000	35,500	80,000	39,500	3,690,132 25
78	3,101	2,760	2,830	2,688	823	259	2	34	.....	1,600 77¼
.....	100	400	.....	1,700	100	800	100	.....	.....	180 30
181,128	3,601	2,607,310	606,830	22,363,788	80,123	158,459	44,502	102,634	77,200	3,921,823 77¼

BUÉS.

80,550	100	2,252,200	466,900	20,956,600	67,400	135,650	42,800	80,000	71,700	3,356,740 60
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 00
78	3,101	2,760	2,830	2,688	823	259	2	34	.....	1,600 77¼
100,500	400	352,350	137,100	1,404,500	11,900	22,550	1,700	22,600	5,500	563,481 40
181,128	3,601	2,607,310	606,830	22,363,788	80,123	158,459	44,502	102,634	77,200	3,921,823 77¼

totale de la distribution de timbres-poste, pendant l'exercice précédent, s'élevait à $3,226,386.10 ; le dernier

directeur général des postes.

LETTRES DE REBUT.

Ci-suit un résumé des opérations de la division des rebuts du ministère des postes du Canada, pendant l'exercice qui a fini le 30 juin 1892 :—

Lettres d'origine canadienne renvoyées par les postes du Royaume-Uni, faute de livraison	9,905
Lettres d'origine canadienne renvoyées par l'administration des postes des Etats-Unis pour la même cause	100,296
Lettres d'origine canadienne renvoyées par les colonies anglaises et les pays étrangers pour la même cause	1,625
MOINS—les lettres chargées comprises dans ce total et reportées à la classe des lettres chargées	1,669
	110,157
Lettres de rebut, circulaires, cartes postales, etc., reçues des postes du Canada	830,093
Lettres de rebut chargées qui contenaient des valeurs	26,911
Lettres, circulaires, cartes postales, etc., envoyées à la division des rebuts pour des causes spéciales, telles que vices d'adresse, défaut d'affranchissement, etc.	*90,620
	1,057,781

*NOTE.—Sur ce nombre, 3,563 étaient des lettres chargées ou contenant des valeurs ; le reste, 87,057, étaient des lettres ordinaires, etc.

On montre parfois une grande ingénuité dans la manière d'adresser les lettres, et c'est surtout dans la correspondance venant du Royaume-Uni qu'on fait preuve de la plus grande originalité, comme le montre l'exemple suivant :—

one Pictular Lady belong foresters
canada
socitiy of Hamilton ontario
No. 113
Emerald street North
in Pictularly of Hamilton
canada ontario

Pictulae Hamilton ontario canada

to Lady herselff belong foresters

Un grand nombre des enveloppes dont on se sert aujourd'hui sont excessivement fragiles, et une grande partie du papier qu'on emploie pour envelopper les petits paquets envoyés par la malle est de même qualité. En conséquence de la facilité avec laquelle le papier de cette qualité inférieure craque et se déchire pendant sa transmission par la malle, un grand nombre de lettres et de paquets arrivent au bureau des lettres de rebut dans un état si endommagé qu'il est tout à fait impossible de s'assurer si le contenu est intact—de fait, il s'est présenté un bon nombre de cas où les couverts seuls sont parvenus au bureau des lettres de rebut. On éviterait souvent des pertes si on employait de meilleur papier.

IMPRESSIONS ET FOURNITUBES.

On trouvera dans les annexes des états détaillés donnant les opérations de la division des impressions et fournitures du service des postes.

Il y a une légère augmentation dans le coût total des impressions, papeterie, sacs de malle, uniformes de facteurs, timbres, balances et poids distribués pour l'usage du ministère à Ottawa, et pour le service extérieur dans les différentes provinces par l'entremise de la division des impressions et des fournitures—le coût total sous ces divers chefs pour l'exercice terminé le 30 juin 1891 ayant été de $120,562.06 ; le chiffre pour l'exercice terminé le 30 juin 1891 ayant été de $114,960.31—soit une augmentation de $5,601.75 pour 1892. Cette augmentation a été causée par un supplément de dépenses pour les impressions de $3,184.18, et pour la papeterie de $3,542.01—la différence entre ces sommes, $6,726.19 et le chiffre ci-dessus donné $5,601.75, s'explique par une diminution de $1,124.44 dans les dépenses de sacs de malle, de matériaux d'étampage, de boîtes aux lettres, d'uniformes et autres items divers.

Un simple coup d'œil jeté sur les détails contenus dans les tableaux de l'annexe sur les opérations de cette division du département, fera voir la somme énorme de travail qu'entraîne la préparation et la distribution des fournitures nécessaires aux opérations des huit mille bureaux de poste du Canada, et la manière soigneuse avec laquelle s'accomplit ce travail.

RECETTES ET DÉPENSES.

ETAT du revenu du ministère des postes du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

	$ cts.	$ cts.
Bal. dues par les direct. de poste sur anciens comptes du revenu le 30 juin 1891		23,809 72
Timbres-poste, cartes-poste, etc., vendus	3,361,123 59	
Moins Les timbres fournis au bureau international de l'union postale	450 41	
		3,360,673 18
Port payé en argent sur lettres		16,231 38
do do journaux		1,710 75
Montant perçu par les facteurs		189 69
Loyers des boîtes aux lettres et tiroirs		20,882 02
Port sur colis postaux échangés dans les sacs fermés entre la Grande-Bretagne et le Canada, du 1er janvier au 31 décembre 1890		9,478 33
Frais de port sur les paquets des Barbades, du 1er avril au 31 décembre 1891		7 25
Frais de transit des îles Turques, du 1er janvier au 31 décembre 1891		14 99
do du Japon, du 1er janvier 1889 au 31 décembre 1891		445 60
Diverses recettes		2,441 57
Commissions reçues sur mandats-poste		102,462 61
Profit sur le change dans les transactions de mandats-poste avec d'autres pays		2,374 12
Mandats-poste annulés, c'est-à-dire, mandats-poste émis entre le 1er juillet 1890 et le 30 juin 1991, dont le paiement n'avait pas été réclamé au 30 juin 1892		1,889 81
Revenu brut		3,542,611 02
DÉDUCTIONS.		
Appointem., allocat. pour expéditions en passe, allocat. pour loyer, combust. et éclair., et compensat. aux direct. de poste sur transact. de mandats-poste	808,035 57	
Escompte aux vendeurs de timbres-poste	16,881 05	
Lettres insuffisamment affranchies, mal expédiées et de rebut	2,703 05	
Divers déboursés	741 87	
Montant payé pour le rachat de timbres	2,819 12	
do des timbres remboursés	266 39	
Frais de transit pour les Bermudes, du 1er janvier 1890 au 31 déc. 1891	72 38	
do sur colis de poste pour d'autres pays, *viâ* la France, du 1er janvier au 31 décembre 1891	61 97	
Frais de transit sur matière postale passant par les Etats-Unis et les autres pays, du 1er janvier au 31 décembre 1891	28,864 05	
Frais de transit sur colis de poste passant entre Terreneuve et le Canada, du 1er janvier au 31 déc. 1891	2,824 45	
Frais de port sur colis de poste pour Terreneuve, du 1er janv. au 31 déc. 1891	19 20	
Balance de commission payée à d'autres pays sur transactions de mandats-poste	3,039 09	
Coût de remises aux Etats-Unis sur transactions de mandats-poste	25 21	
Pertes par incendie, effraction, etc	472 59	
Bal. dues par les direct. de poste sur anc. comptes du rev., jusq. 30 juin 1892	23,039 24	
		889,865 23
Revenu net		2,652,745 79

ETAT de la dépense du ministère des postes du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1892.

	Payé par chèques à même le crédit parlementaire.
	$ cts.
Transport des malles par terre	781,243 60
do bateaux à vapeur, etc	113,144 10
do chemins de fer	1,106,950 71
Confection et réparation de sacs de malle et serrures	30,401 48
Total	2,031,739 89
Appointements payés par chèques	1,080,915 25
Frais de voyages	21,367 07
Mémoires de fournisseurs	80,250 85
Loyers et taxes	1,965 00
Papeterie, impressions et annonces	58,568 92
Divers déboursés payés par chèques	41,313 05
Total, dépenses par chèques	3,316,120 03
Montant payé à même les recettes	866,825 99
Balance due sur l'ancien compte du revenu	23,039 24
	4,205,985 26

Les recettes brutes des postes pour l'exercice clos le 30 juin 1892, se sont élevées à $3,542,611.02, soit une augmentation de $167,723.36 sur les recettes de l'année qui a fini le 30 juin 1891.

Les dépenses de l'exercice ont été de $4,205,985.26, augmentation de $185,245.32 sur l'année précédente.

La forte augmentation dans les dépenses de cette année est due au paiement de $53,994.42 au chemin de fer canadien du Pacifique pour service additionnel de la malle, et de $44,672 à la Compagnie de Steamers Océaniques de Montréal pour le transport des malles entre le Canada et le Royaume-Uni. Le contrat fait avec MM. H. et A. Allan s'étant terminé le 11 avril 1891, et n'ayant pas été renouvelé avant la clôture de la session du parlement, aucun crédit spécial n'a été voté pour cette subvention, et le paiement ci-dessus a donc dû être fait à même le crédit ordinaire voté pour le service de la malle.

MANDATS D'ARTICLES D'ARGENT.

Les bureaux de mandats-poste ouverts le 30 juin 1892 étaient au nombre de 1,120, soit une augmentation de 40 pendant l'exercice, répartis comme suit:

Ontario	576
Québec	174
Nouvelle-Ecosse	153
Nouveau-Brunswick	98
Ile du Prince-Edouard	11
Manitoba	42
Territoires du Nord-Ouest	26
Colombie-Britannique	40
	1,120

Les tableaux ci-annexés donnent les opérations de ce service, tant à l'intérieur qu'à l'étranger, jusqu'au 30 juin 1892.

On y voit que l'échange des mandats poste avec les autres pays s'est fait comme suit :—

Pays.	Délivrés au Canada.		Payables au Canada.	
	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.
		$		$
*Royaume-Uni	75,502	937,679 55	23,651	393,289 25
Etats-Unis	138,267	1,478,102 60	94,298	1,515,212 95
France	3,845	39,420 75	1,267	30,879 87
Allemagne	1,948	31,370 17	350	10,262 19
Italie	2,046	57,528 53	31	971 14
Suisse et Roumanie	448	6,088 46	113	3,075 82
Belgique	810	15,303 15	299	9,260 72
Terreneuve	1,382	22,247 57	3,430	88,124 62
Jamaïque	85	1,827 69	339	10,781 01
Japon	308	8,707 91	58	1,103 12
Colonies de l'Australie et Nouvelle-Zélande	838	13,358 55	478	11,078 76
Hong-Kong	134	3,162 60	18	324 86
Barbades	52	801 69	125	3,006 89
†Iles sous le Vent	1	2 90	15	515 65
	225,666	2,615,602 12	124,472	2,077,886 85

* Y compris toutes les colonies anglaises et les pays étrangers avec lesquels le Canada n'échange pas directement de mandats-poste.

† La convention entre les Iles sous le Vent et le Canada est entrée en vigueur le 1er avril 1892.

On remarquera que tandis que le nombre total de mandats-poste délivrés au Canada durant l'année a légèrement augmenté, le chiffre total est un peu moins élevé. Le nombre de mandats payés au Canada dépasse de beaucoup le nombre de mandats payés l'an dernier, et il y a augmentation correspondante dans la valeur des ordres payés.

MANDATS-POSTE.

RELEVÉ des opérations du service des mandats-poste entre le Canada et les

Exercice terminé le 30 juin.	États-Unis.		Royaume-Uni.		France.		Allemagne, Danemark, Suède et Norvège.		Italie.		Suisse et Roumanie.	
	Montants des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste payables en Canada.	Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste payables en Canada.	Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste payables en Canada.	Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste payables en Canada.	Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste payables en Canada.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1868	...	...	389,796	87,437	...	...	...	...	...	...	...	...
1869	...	...	367,092	94,308	...	...	...	...	...	...	...	...
1870	...	...	415,393	110,585	...	...	...	...	...	...	...	...
1871	...	...	474,376	121,644	...	...	...	...	...	...	...	...
1872	...	...	577,443	142,301	...	...	...	...	...	...	...	...
1873	...	...	665,407	156,888	...	...	...	...	...	...	...	...
1874	...	...	661,501	171,487	...	...	...	...	...	...	...	...
1875	...	...	572,246	174,160	...	...	...	...	...	...	...	...
1876	212,135	156,134	491,363	194,680	...	...	...	...	...	...	...	...
1877	276,821	207,889	409,474	188,116	...	...	...	...	...	...	...	...
1878	328,264	246,586	383,308	189,082	...	...	...	...	...	...	...	...
1879	335,200	308,256	361,940	176,067	...	...	...	...	...	...	...	...
1880	420,966	494,637	397,589	181,561	...	...	...	...	...	...	...	...
1881	610,094	807,372	430,686	175,461	...	...	...	...	...	...	...	...
1882	781,167	1,003,079	550,150	170,304	...	...	...	...	...	...	...	...
1883	1,023,548	1,015,358	827,200	196,467	...	...	...	...	...	...	...	...
1884	1,190,852	959,691	862,822	257,738	...	...	16,100	5,612	11,482	592	3,804	696
1885	1,288,245	820,046	769,679	299,563	†8,724	†5,107	23,039	7,137	23,273	620	3,643	1,069
1886	1,232,000	861,347	753,743	294,484	16,720	18,475	29,425	7,447	30,632	865	3,702	1,356
1887	1,262,382	1,096,363	837,146	304,115	20,409	12,717	40,318	9,700	48,000	1,331	3,069	1,661
1888	1,297,734	1,283,094	958,001	328,674	27,077	13,656	39,797	9,782	31,478	1,517	3,920	2,007
1889	1,391,743	1,261,103	1,033,331	364,657	31,719	13,833	30,929	10,518	32,044	1,654	3,255	2,460
1890	1,471,946	1,332,196	1,000,460	383,263	33,190	17,675	34,093	9,804	39,636	1,067	4,247	3,523
1891	1,469,819	1,465,904	975,378	381,452	38,275	22,983	31,265	10,462	48,061	939	5,090	2,963
1892	1,478,102	1,515,212	937,679	393,289	39,420	30,879	31,370	10,262	57,528	971	6,088	3,075

† Opérations de huit mois seulement, depuis le 1er novembre 1884.

autres pays, par exercice, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1892.

Belgique.		Terreneuve.		Jamaïque.		Japon.		Colonies Austral's et Nouv.-Zélande.		Hong-Kong.		Barbades.		Iles Sous le Vent.	
Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste payables en Canada.	Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste payables en Canada.	Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste payables en Canada.	Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste payables en Canada.	Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste payables en Canada.	Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste payables en Canada.	Montant des mandats-poste délivrés en Canada.	Montant des mandats-poste payables en Canada.	Mont. des mand.-poste délivrés en Canada.	Mont. des mand.-poste payables en Canada.
$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
.....	.....	3,321	3,142	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3,246	6,514	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5,246	7,328	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4,321	5,049	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3,656	4,928	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4,799	3,807	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5,753	6,014	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	7,197	6,930	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5,305	8,499	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5,699	12,280	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	6,245	23,076	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5,061	21,509	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3,570	22,452	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4,883	19,901	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4,309	20,644	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5,415	24,448	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
*929	*1,295	5,291	29,150	777	4,039	.....	.....	3,854	4,051	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,146	3,343	6,652	37,863	696	6,481	.....	.....	5,110	4,521	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,113	4,550	6,467	40,092	718	8,557	.....	.....	9,573	8,829	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,726	4,686	11,997	42,114	1,527	15,509	.....	.....	6,069	7,477	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7,305	3,812	22,177	51,482	1,035	18,462	.....	.....	7,318	13,525	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15,876	4,937	24,055	63,814	1,101	19,847	.....	.....	9,448	14,121	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15,764	4,743	26,942	73,555	1,712	10,450	§1,110	§384	9,327	14,398	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11,474	8,654	28,265	73,545	1,722	5,344	5,069	699	9,708	11,118	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15,303	9,260	22,247	88,124	1,827	10,781	8,707	1,103	13,358	11,078	3,162	324	801	3,006	‡2	515

* Opérations de neuf mois seulement, depuis le 1er octobre 1883.
§ Opérations de neuf mois seulement, depuis le 1er octobre 1889.
‡ Opérations de trois mois seulement, depuis le 1er avril 1892.

TABLEAU des opérations générales du service des mandats-poste en Canada, par exercice, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1892.

Exercice terminé le 30 juin.	Nombre de bureaux autorisés à délivrer des mandats-poste.	Nombre total de mandats-poste délivrés.	Montant total des mandats-poste délivrés en Canada.	Où payables. Au Canada.	Où payables. En d'autres pays.	Montant des mandats-poste d'autres pays payables en Canada.	Recette brute provenant des droits sur les mandats-poste, des profits sur le change étranger, etc.	Dépenses pour appointements, commission aux directeurs de poste, impressions, papeterie, etc.	Pertes dans la gestion du service des mandats-poste.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1868	515	90,163	3,352,881 40	2,959,762 80	393,118 60	90,579 92	29,942 57	30,655 65	2,355 55
1869	550	96,627	3,563,644 95	3,193,305 77	370,339 18	100,822 84	30,935 12	32,594 17	3,169 99
1870	558	110,021	3,910,249 95	3,489,610 00	420,639 95	117,913 89	33,477 71	31,746 97	1,584 74
1871	571	120,521	4,546,433 85	4,067,735 17	478,698 68	126,694 06	38,495 55	33,225 68	.....
1872	634	136,422	5,154,120 13	5,573,019 76	581,100 37	147,230 16	44,682 25	40,366 85	478 35
1873	644	161,096	6,239,505 86	5,569,298 00	670.206 86	160,695 80	53,019 45	42,271 89	2,036 92
1874	662	179,851	6,757,427 17	6,090,172 61	667,254 56	177,501 49	59,263 36	47,362 18	118 94
1875	687	181,091	6,711,538 98	6,132,094 67	579,444 31	181,091 07	54,360 22	49,416 12	796 64
1876	736	238,668	6,866,618 24	6,157,813 48	708,805 06	359,314 21	54,809 59	56,269 25	4,239 21
1877	754	253,962	6,856,821 13	6,164,825 99	691,995 14	408,285 99	54,847 50	51,740 06	6,166 49
1878	769	269,417	7,130,895 77	6,412,576 78	718,318 99	458,745 80	56,847 03	49,112 00	656 68
1879	772	281,725	6,788,723 29	6,086,521 05	702,202 24	505,833 69	55,008 42	47,222 93	147 00
1880	775	306,088	7,207,337 06	6,385,210 86	822,126 20	698,651 87	58,276 28	46,287 42	286 20
1881	786	338,238	7,725,212 66	6,679,547 44	1,045,665 22	1,002,734 96	60,835 25	47,722 80	161 26
1882	806	372,248	8,354,153 57	7,018,526 04	1,335,627 53	1,194,028 92	65,392 04	52,449 62	110 78
1883	828	419,613	9,490,899 62	7,634,735 27	1,856,164 35	1,236,274 95	65,485 20	a73,035 92	58 85
1884	866	463,502	10,067,834 85	7,971,919 70	2,095,915 15	1,262,867 31	b87,870 31	77,499 12	882 61
1885	885	499.243	10,384,910 99	8,254,003 12	2,130,207 87	1,185,750 92	73,592 86	c83,211 35	4,295 59
1886	910	529,458	10,234,189 39	8,146,095 87	2,085,093 52	1,245,957 32	71,734 83	76,216 09	25 39
1887	933	574,899	10,328,984 51	8,093,886 92	2,235,097 59	1,495,673 58	79,325 86	76,845 15	1,179 14
1888	944	630,968	10,916,617 83	8,520,775 78	2,395,842 05	1,726,011 45	81,077 39	83,309 21	3,112 85
1889	990	673,813	11,265,919 95	8,692,418 91	2,573,501 04	1,756,944 74	92,047 98	*	*
1890	1,027	780,503	11,997,861 62	9,359,434 48	2,638,427 14	1,851,058 76	96,067 40	.....	.....
1891	1,080	855,619	12,478,178 46	9,854,052 46	2,624,126 00	1,984,360 46	100,066 80	.....	.....
1892	1,120	919,996	12,825,701 12	10,210,099 00	2,615,602 12	2,077,886 85	102,462 61	.....	.....

a. Cette augmentation dans les frais de gestion vient de ce que, pour la première fois, les appointements des commis de bureaux de poste urbains, exclusivement préposés au service des mandats-poste, sont portés au débit de ce service ; elle provient aussi des dépenses préliminaires occasionnées par l'organisation de l'échange des mandats-poste avec plusieurs autres pays, comme le mentionne le rapport de l'exercice terminé le 30 juin 1883.

b. Y compris le montant des mandats-poste " nuls " des exercices précédents ; depuis cette date les mandats-poste " nuls " continuent de figurer, tous les ans, dans cette colonne.

c. Y compris les sommes payées pour des services en partie imputables sur l'exercice précédent.

* D'après le système de comptabilité récemment adopté, il n'est plus possible de donner ces items séparément.

CAISSE D'ÉPARGNES POSTALES.

Les dépôts ont dépassé de $555,630 ceux de l'année précédente, et les retraits accusent une diminution de $645,138.43 pendant là même période. Depuis le mois de mai les dépôts ont dépassé chaque mois les retraits, ce qui montre que l'effet troublant de la réduction du taux de l'intérêt (adopté en 1889) sur les anciens soldes a cessé de se faire sentir.

On a ajouté 8 nouveaux bureaux sur la liste des caisses d'épargnes, dont le nombre total le 30 juin était de 642. Des dépôts dans tous ces bureaux, à l'exception de deux petits bureaux, ont été rapportés d'une manière prompte et satisfaisante. A ces deux bureaux, les opérations de la caisse d'épargnes ont été provisoirement suspendues, mais il n'en est résulté aucunes pertes ni pour le département ni pour les déposants.

Un relevé des dépôts faits durant l'exercice a donné les résultats suivants :

52,891	De $ 1	à $ 10,	ou 36·36	pour 100.
25,141	De $ 11	à $ 20,	ou 17·29	pour 100.
39,457	De $ 21	à $ 50,	ou 25·07	pour 100.
17,589	De $ 51	à $ 100,	ou 12·10	pour 100.
7,905	De $101	à $ 200,	ou 5·44	pour 100.
3,628	De $201	à $ 400,	ou 2·49	pour 100.
987	De $401	à $ 600,	ou 0·69	pour 100.
357	De $601	à $ 800,	ou 0·24	pour 100.
468	De $801	à $1,000,	ou 0·32	pour 100.

Le nombre total des dépôts reçus a été de 142,423, représentant une somme de $7,056,002 ; le nombre total des retraits a été de 77,381, représentant une somme de $7,230,839.14. La moyenne des dépôts a été de $48.52, et celle des retraits de $93.44. Le solde total, y compris l'intérêt accumulé, au crédit des déposants, a été de $22,298,401.65, soit pour chaque déposant une moyenne de $201.24, ou une augmentation de $5.80 sur le solde constaté à la fin du précédent exercice.

Neuf cents réclamations d'argent laissé par des déposants décédés ont été examinées et payées durant l'exercice.

Aucune des agences des caisses d'épargnes de l'Etat n'a été fermée durant l'année et par conséquent il n'a été transporté aucun compte de déposants à la caisse d'épargne postale.

Comme dans les rapports annuels précédents, le tableau ci-joint indique le mouvement et les progrès des caisses d'épargne postales depuis leur établissement en 1868.

Une convention pour l'échange direct de mandats d'articles d'argent entre le Canada et les Iles sous le Vent fut conclue le 11 février 1892; des conventions semblables furent conclues entre le Canada et les Bermudes le 6 décembre 1892 ; et entre le Canada et la Guyane anglaise le 7 décembre 1892. Le Canada échange directement maintenant des mandats d'articles d'argent avec les colonies suivantes des Indes Occidentales, savoir : les Barbades, la Guyane anglaise, la Jamaïque, Antigoa, la Dominique, Montserra, Nevis, Saint-Christophe et les Iles Vierges.

Une convention a également été faite avec la Guayne anglaise pour un échange direct de colis, par messageries postales, le 7 décembre 1892. Des colis peuvent maintenant être expédiés du Canada par la poste à toutes les colonies des Indes Occidentales avec lesquelles on échange des mandats d'articles d'argent, et aussi par la voie des Barbades à la Grenade, à Sainte-Lucie et à Saint-Vincent.

On a fait des arrangements pour augmenter de 7 à 11 livres la limite du poids des colis expédiés au Royaume-Uni ou qui en viennent, et pour réduire le taux d'affranchissement de chaque livre supplémentaire de 20c. à 16c.; le taux pour la première livre continuera d'être de 20 centins. Cette augmentation dans la limite du poids sera aussi appliquée aux colis expédiés à d'autres pays ou venant d'autres pays auquels des colis de plus de 7 livres sont envoyés par le Royaume-Uni. Le taux sur ces colis est aussi légèrement diminué.

Je dois de nouveau remercier les employés des services intérieur et extérieur pour leur cordiale coopération dans toutes les mesures destinées à améliorer le service postal. On a fait un grand nombre d'améliorations depuis ces quelques dernières années, mais il en reste encore beaucoup à faire; l'étendue du territoire est si vaste et les moyens dont dispose le département sont si restreints que les progrès doivent nécessairement se faire graduellement, et un grand nombre de nouveaux services postaux très désirables en eux-mêmes doivent être laissés en suspens faute de moyens suffisants pour les mettre à effet.

WILLIAM WHITE,

Sous-directeur général des postes.

DIVISION POSTALE DE BARRIE.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Ahmic Harbour et Dunchurch	W. J. Carey	5	3	Saison 1891	38 25
Ahmic Harbour et Parry Sound	T. W. Quinn	32	3	12 mois	288 00
Ahmic Harbour et quai	S. Paul	1	3	Saison 1891	17 25
Ahmic Lake et Spence	J. McCartney	9	1	12 mois	60 00
Allandale et Holly	W. Armstrong	3	6	12 do	115 00
Allandale et Painswick	C. T. Hunter	3½	6	12 do	150 00
Allandale et station de chem. de fer	M. J. Hamlin	⅛	36	12 do	110 00
Allensville et poteau-malle	M. McNicol	½	6	12 do	78 50
Allensville et Utterson	do	4	3	12 do	58 85
Alliston et Elm Grove	M. Tebo	14 a.r.	6	12 do	199 00
Alliston et Rosemont	J. H. Johnson	9	6	12 do	238 00
Alliston et station de chemin de fer	T. Langley	½	24	12 do	98 00
Alport et Bracebridge	H. F. Bickmore	4	3	12 do	118 50
Angus et Baxter	J. M. Coulson	6	2	12 do	90 00
Angus et station de chemin de fer	H. L. Tar Bush	⅛	12	9 do (au 31 déc. '91)	45 00
do do	do	⅛	24	3 do du do	30 00
Anten Mills et stat. de chem. de fer	J. McLaughlin	½	6	12 do	110 00
Antioch et Grassmere	F. Widdess	10	1	12 do	52 00
Apto et Phelpston Station	H. O'Neill	6	6	12 do	180 00
Ardtrea et Orillia	W. Blair	9	2	6 do (au 30 sept. '91)	80 00
do do	A. T. Reed	9	2	6 do du do	70 00
Ashdown et Bear Cave	H. Bishton	8	1	12 do	40 00
Ashdown et Edgington	W. Bond	14	1	12 do	100 00
Ashdown et West Grove	M. E. West	4	1	12 do	40 00
Atherley et station de chem. de fer	E. Lanigan	¼	24	12 do	160 00
Athlone et Tottenham	S. E. Turner	17½ a.r.	6	12 do	300 00
Auguston et Horning's Mills	W. August	3	2	12 do	23 00
Avening et station de chemin de fer	J. Pingle	⅜	24	12 do	240 00
Axe Lake et Sprucedale	J. McPherson	10¼	1	12 do	80 00
Bala et Glen Orchard	I. White	8	2	Saison 1891	53 55
Bala et Sahanatian	L. Sahanatian	9	1	12 mois	50 00
Baldwin et station de chemin ne fer	L. Grylls	½	6	12 do	52 00
Balsam Grove et Fenelon Falls	J. Copp	6	2	12 do	85 00
Balsam Lake et Victoria Road	J. Cunningham	4	2	12 do	72 00
Banda et Glencairn	J. D. Carveth	2½	6	12 do	170 00
Banks et Collingwood	W. Johnson	8	2	12 do	130 00
Bardsville et Falkenburg	C. Bard	6½	2	Saison 1891	48 75
Barkway et Washago	R. C. Benn	20	2	12 mois	130 00
Barrie et Hillsdale	C. C. Davis	16	6	12 do	275 00
Barrie et Midhurst	G. G. Smith	5	3	9 do (au 31 déc. '91)	69 75
do do	J. W. Cook	5	3	3 do du do	20 00
Barrie et station de chemin de fer	W. H. Crosby	1/16	66	6 do (au 30 sept. '91)	103 62
do do	H. C. Crosby	1/16	66	6 do du do	103 62
Barrie et boîtes aux lettres	M. Murphy	5	18	12 do	250 00
Batteau et station de chemin de fer	W. Bouchier	1/16	12	12 do	58 54
Battle Hall et Cooper's Falls	A. Cooper	10	1	4 do (au 31 juillet '91)	16 67
do do	R. Steen	10	1	3 do (au 31 oct. '91)	12 49
Baysville et Bracebridge	H. McQuarrie	16	6	12 do	399 00
Baysville et Dorset	G. F. Marsh	16	1	12 do	100 00
Baysville et Fox Point	do	12	1	Saison 1891	16 50
Baysville et Maple Ridge	A. Morrow	8	1	do	23 40
Baysville et Menomonee	G. Utting	5	1	12 mois	45 00
Bayview et Morley	J. Lennon	11	2	12 do	140 00
Beatrice et Falkenburg	R. Lance	4	3	Partie des saisons 1890-91 et 1891-92	40 77
Beaverton et station de ch. de fer	A. Hamilton	⅛	24	12 mois	160 00
Beeton do do	H. F. Kinsey	⅜	24	3 do (au 30 juin '91)	40 44
do do do	Watson Bros	¾	24	9 do du do	121 32
Bell Ewart et Lefroy Station	F. McKay	1	12	12 do	80 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Bell Ewart et Roach's Point	T. Ellis	2	6	Saison 1891	65 50
Berkley et Harkaway	J. Logan	7	2	5 mois (du 1er nov. '91)	35 41
Berriedale et Denville	J. A. Crawford	5	3	9 do (au 31 déc. '91)	87 75
Berriedale et Hartfell	J. Duke	8	2	12 do	149 00
Berriedale et station de chem. de fer	J. A. Crawford	1½	3	9 do (au 31 déc. '91)	29 25
Black Bank et Lisle	J. W. Rinn	10	3	12 do	144 00
Blackwater et station de ch. de fer	J. H. Chant	1/10	24	12 do	62 60
Blount et Glen Cross	W. Woods	2½	3	6 do (au 30 sept. '91)	19 50
Bobcaygeon et Lindsay	H. Workman	22	6	12 do	900 00
Bourdeau et Sprucedale	W. H. Rhamey	4½	2	12 do	50 00
Bracebridge et Fraserburg	J. Clark	12	1	12 do	77 00
Bracebridge et Muskoka Falls	A. R. Cameron	3	3	12 do	162 00
Bracebridge et Point Kaye	C. Kaye	20	2	Partie des saisons 1890-91 et 1891-92	50 00
do do	A. Mitchell	26½	2	Partie des saisons 1891-92	37 40
Bracebridge et station de ch. de fer	F. Sander	¼	12	6 mois (au 30 sept. '91)	37 50
do do	R. P. Perry	¼	12	12 do	112 00
Bracebridge et quai	do	¼	12	Saison 1891	70 60
Bracebridge et Ziska	J. Killen	6	2	do	44 10
Brackenrig et Port-Carling	F. J. Davidson	4	2	do	31 32
Bradford et Newton Robinson	J. McDermott	9	6	12 mois	400 00
Bradford et station de chem. de fer.	do	½	24	12 do	75 00
Braie Lake et Uplands	W. J. Taylor	8½	1	12 do	56 00
Bramley et poteau-malle	J. Gordon	1/16	12	12 do	50 00
Brechin et Dalrymple	E. Vickers	9	3	12 do	186 00
Brechin et station de chem. de fer	M. O'Neil	1	12	12 do	100 00
Brechin et Udney	S. Luck	5¼	3	12 do	100 00
Brentwood et station de ch. de fer	J. O'Connell	⅛	12	12 do	64 00
Brownhill do do	J. Brown	¼	12	12 do	30 00
Burk's Falls et Dunchurch	D. McMillan	29	3	Partie des saisons 1890-91 et 1891-92	137 32
Burk's Falls et station de ch. de fer.	H. Varcoe	1	12	12 mois (moins amende)	156 00
Burk's Falls et Sand Lake	J. Hunter	16	1	12 do	80 00
Burnt River et Rettie's Station	R. Moore	½	12	12 do	100 00
Bury's Green et Fell's Station	J. Fell, aîné	2½	2	12 do	47 25
Byng Inlet et French River	J. Lamondin	25	1	Partie des saisons 1890-91 et 1891-92	133 00
Byng Inlet North et Parry Sound	do	65	2	Partie de la saison 1890-91	75 00
do do	J. Calverly	50	2	do 1891-92	297 75
Callander et stat. de chemin de fer.	T. Steele	1/16	6	5 mois 16 jrs (au 16 sept. 1891)	18 02
do do	do	1/16	12	14 jours (au 30 sept. '91)	2 97
do do	J. B. Brown	1/16	12	6 mois du do	39 00
Callander et Wisawasa	R. W. Graham	2½	3	12 do	78 00
Cambray et Lindsay	A. Jackson	9	6	12 do	270 00
Cameron et station de chemin de fer	J. Bryson	¾	12	12 do	120 00
Camillla et Granger	W. Dynes	6½	2	12 do	78 00
Camperdown et poteau-malle	J. Barclay	4 perc.	12	12 do	20 00
Cannington et Pefferlaw	G. Newton	10	6	12 do	300 00
Cannington et station de ch. de fer.	W. Cassidy	½	24	12 do	60 00
Cape Rich et Meaford	R. Cox	10	2	6 do (au 30 sept. '91)	60 00
do do	W. S. Cox	10	2	6 do du do	60 00
Carden et Horncastle	P. McCarty	4	2	12 do	45 00
Cashtown et Creemore	W. Cotton	2	6	6 do (au 30 sept. '91)	50 00
do do	J. Cotton	2	6	6 do du do	50 00
Cecebe et quai	W. A. Cowan	¼	3	Saison 1891	31 15
Christian Island et Lafontaine	A. McCue	7	1	12 mois	75 00
Churchill et Lefroy Station	J. Sloan	2½	12	12 do	220 00
Clarksburg et Heathcote	J. C. Rowe	5	6	12 do	188 00
Clarksburg et Redwing	J. L. G. Conklin	13½	3	12 do	217 00
Clarksburg et station de ch. de fer	W. T. Muller	1½	24	12 do (moins amende)	194 50
Cley et Juddhaven	R. Fullerton	1	2	Saison 1891	25 60
Clear Lake et Vankoughnet	A. Taplin	6½	2	3 mois (du 1er janv. '92)	10 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Cley et Ullswater	A. Taplin	4	1	Saison 1891	16 00
Clover Hill et Cookstown	H. Coleman	2½	6	12 mois	140 00
Coboconk et Fenelon Falls	C. Bowins	16	3	12 do	234 00
Coboconk et Lorneville	do	28	6	12 do	939 00
Coboconk et Minden	T. Leary	24	6	12 do	700 00
Coldwater et Lovering	S. D. Eplett	6	2	12 do	100 00
Coldwater et Moonstone	J. Craig	6	3	12 do	110 00
Coldwater et station de ch. de fer	S. D. Eplett	1	24	12 do	200 00
Collingwood et Gibraltar	J. Glenn	10	1	12 do	52 00
Collingwood et station de ch. de fer	D. Darroch	⅛	36	12 do	250 00
Collingwood et boîtes aux lettres	J. Ferguson	3½	18	12 do	200 00
Colwell et station de ch. de fer	J. Campbell	⅜	12	12 do	62 80
Commanda et Loring	R. W. Brooks	26	1	12 do	200 00
Commanda et Restoule	A. O. Smith	9	1	12 do	75 00
Commanda et Trout Creek	R. Barrett	16	3	6 do (au 30 sept. 91)	197 50
do do	J. Evers	16	3	6 do du do	185 00
Connor et station de Palgrave	J. Fleming	7	6	12 do	219 00
Cookstown et station de ch. de fer	H. Coleman	¼	24	12 do	150 00
Cooper's Falls et Lewisham	W. Lowe	12	2	12 do	120 00
Cooper's Falls et Ragged Rapids	R. Steen	10	1	5 do (du 1er nov. '91)	20 83
Corbetton et station de ch. de fer	J. Corbett	30 vgs.	6	12 do	35 00
Corson's Siding et Head Lake	W. A. Maxwell	12	3	12 do	160 00
Coulson et Orillia	W. Edgerton	16	6	12 do	450 00
Craigie Lea et Gregory	T. Waters	5	2é. 1h.	12 do	103 75
Craigleith et station de ch. de fer	A. Fleming	½	6	12 do	48 00
Creemore et Lavender	A. Allen	13	6	12 do	268 00
Creemore et station de ch. de fer	A. Gillespie	¼	24	12 do	157 60
Creswell et station de ch. de fer	T. Pearn	1/16	12	12 do	30 00
Crossland et Phelpston	J. Mahoney	19	3	12 do	275 00
Dalston et Edgar	T. Ballf, jeune	4	6	12 do	190 00
Dartmoor et Sebright	A. et W. Dunn	4	3	12 do	69 00
Deerhurst et Gilford	R. Baynes	4½	3	12 do	100 00
Denville et station de Berriedale	W. R. Lockhart	5½	3	3 do (du 1er jan. '92)	36 50
Dewe et Parry-Sound	J. Wright	11	1	Saison 1891	38 75
Doe Lake et Spence	M. Gilmour	14	2	6 mois (au 30 sept. '91)	50 00
do do	A. Turnbull	14	2	6 do du do	60 00
Doe Lake et Utterson	N. Hanes	31½	3	12 do	800 00
Downeyville et Omemee	B. Downey	5½	6	12 do	160 00
Dufferin Bridge et Emsdale	W. Brooks	26	3	3 do (au 30 juin '91)	147 25
do do	J. Vigrass	26	3	9 do du do	330 00
Dufferin Bridge et Parry-Sound	L. R. Brooks	31	1	6 do (du 1er oct. '91)	121 50
Dufferin Bridge et Waubamick	do	26	1	6 do (au 30 sept. '91)	109 00
Duncan et Heathcote	G. Emiry	5	1	10 do (au 31 jan. '92)	38 33
do do	J. McKnight	5	3	2 do du do	13 33
Dunchurch et Glenila	W. McAmmond	7¼	2	12 do	90 00
Dundalk et Hopeville	R. Scott, aîné	9	3	9 do (au 31 déc. '91)	93 22
do do	A. McKechnie	9	3	3 do du do	36 00
Dundalk et Kingscote	J. Phelan	12	2	12 do	129 75
Dundalk et McIntyre	W. J. Robins	13½	6	12 do	360 00
Dundalk et station de ch. de fer	G. W. Parsons	⅛	24	12 do	90 00
Duntroon et Maxwell	E. Linley	14	6	12 do	405 00
Duntroon et station de ch. de fer	J. Russell	¼	12	12 do	156 50
Dwight et Fox Point	T. Salmon	7	1	3 do 25 jrs. (du 7 déc. '91)	12 75
Dwight et Huntsville	D. Kernaghan	13½	2	12 do	190 00
Earnscliffe et Stanton	A. Johnston	2	3	8 do (du 1er août '91)	24 99
Eden Valley et grande route postale	H. Workman et Son	2	3	10 do (au 31 jan. '92)	41 66
Egbert et poteau-malle	E. A. Gibson	3	6	12 do	75 00
Elder et Rosemont	C. Conn	7¼	2	12 do	88 00
Elmvale et Gibson	J. P. Dean	9	3	12 do	148 00
Elmvale et station de ch. de fer	G. Hunt	½	6	12 do	31 40

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Emberson et Huntsville	H. Farnsworth	10	1	12 mois	90 00
Emsdale et Fern Glen	C. H. Elliott	6	2	6 do (au 30 sept. '91)	40 00
do do	H. Tebby	6	2	6 do du do	35 00
Emsdale et station de ch. de fer	J. W. McDonald	1/16	12	12 do	62 47
Ennis et Loretto	J. O'Leary	3½	2	12 do	50 00
Ennismore et Frankhill	C. Lowes	6	1	12 do	61 25
Ennismore et King's Wharf	J. C. Leary	9	2	12 do	100 00
Epping et Flesherton	G. Mathewson	15½	6	12 do	399 00
Epping et Meaford	W. J. Cann	14	6	12 do	320 00
Erskine et Markdale	J. E. Guy	10	2	12 do	128 00
Everett et station de ch. de fer	W. M. Lockhart	1/16	12	8 mois 3 jours (au 3 déc. '91)	40 27
do do	do	1/16	24	3 mois 28 jours (du 3 déc. '91)	29 59
Fair Valley et Warminster	R. C. Hipwell	4	3	12 mois	72 00
Falkenburg et poteau-malle	M. Moore	¼	6	12 do	31 40
Falkenburg et Port-Carling	F. Foreman	16	3	Part. de la saison 1890-91	16 39
Falkenburg et Ullswater	M. Moore	12½	3	Saison 1891	168 00
Falkenburg Station et Port-Carling	H. Martin	16	3	4 mois (du 1er déc. '91)	74 50
Falkenburg Station et station de ch. de fer	N. Kirby	⅛	12	5 do (du 1er nov. '91)	32 60
Fawkham et poteau-malle	W. Carrick	2	6	12 do	125 00
Fawn et poteau-malle	A. Gaudaur	½	3	12 do	34 00
Fenelon Falls et station de ch. de fer	E. Lansfield	½	12	12 do	80 00
Fesserton et station de ch. de fer	R. Jancowski	¾	12	12 do	65 00
Feversham et Flesherton	R. D. Meldrum	14	6	12 do	299 00
Feversham et Lady Bank	J. Poole	5	1	12 do	40 00
Fingerboard et Sonya	T. Moase, aîné	2½	3	12 do	80 00
Foxmead et station de ch. de fer	J. Hadden	¼	6	3 do (au 30 juin '91)	10 00
do do	C. Hughes	¼	6	9 do du do	30 00
Franks Bay, North Bay et Sturgeon Falls	J. M. Smith	15é. 20h.	2	12 do	70 00
Gamebridge et station de ch. de fer	W. M. Stewart	1⅛	12	12 do	98 00
Georgina Island et Sutton West	C. Bigcanoe	8	2	12 do	50 00
Germania et Uffington Road	W. Stamp	2½	3	12 do	75 00
Gilchrist et Shanty Bay	H. Gilchrist	4	3	12 do	70 00
Gilford et station de ch. de fer	J. A. Blain	⅛	24	12 do	60 00
Glandine et station de ch. de fer	E. Pogue	2	3	12 do	70 00
Glenarm et Woodville	J. H. Pethick	22	6	12 do	350 00
Glencairn et station de ch. de fer	W. Grieve	¼	12	12 do	100 00
Glen Huron et station de ch. de fer	J. Hamilton	1½	6	12 do	115 00
Glen Orchard et Hammill's Point	N. Orchard	5	1	2 do (du 1er fév. '92)	8 00
Glen Orchard et Redwood	J. Nixon	3	1	Part. des saisons 1890-91 et 1891-92	6 50
Goring et Rocklyn	T. Muxlow	4	2	12 mois	50 00
Gravenhurst et Leg Lake	J. Paterson	11	1	12 do	65 00
Gravenhurst et Port Carling	E. R. Foreman	30	2	Part. des saisons 1890-91 et 1891-92	166 00
Gravenhurst et station de ch. de fer	N. Ferran	¾	36	12 mois	255 00
Gravenhurst et Uffington	R. Fielding	11	3	12 do	138 00
Gravenhurst et Walker's Point	W. Walker	14	1	Part. de la saison 1890-91	12 00
do do	H. Walker	14	1	do 1891-92	59 50
Gravenhurst et West Gravenhurst	W. McDevitt	2	6	12 mois	140 00
Grenfel et station de ch. de fer	H. Parr	2½	2	12 do	61 25
Guthrie et station de Oro	D. Livingstone	3	2	12 do	48 00
Hammill's Point et Redwood	T. Hammill	2	1	4 do (au 31 jan. '92)	7 50
Harkaway et Markdale	J. Logan	7	1	3 do (au 30 juin '91)	13 00
do do	R. Lougheed	7	1	5 do (au 30 nov. '91)	18 54
Hatherton et McIntyre	E. Scilley	4½	2	12 do	50 00
Hawkstone et Mitchell Square	A. Currie	7	6	12 do	120 00
Hawkstone et station de ch. de fer	W. Hodges	¼	12	12 do (moins l'am.)	37 00
Hillsdale et Hobart	K. Kennedy	8	3	12 do	184 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Hockley et Mono Centre	R. Colwell	11	6	12 mois	370 00
Holland Landing et stat. de ch. de f.	W. Luck	½	24	12 do	75 36
Holt et Mount Albert	J. Roseman	3	6	12 do	125 00
Honeywood et Horning's Mills	J. Ostic	6	6	12 do	198 00
Hoodstown et Huntsville	G. A. Hutchins	9	2	6 do (au 30 sept. 1891)	60 00
Hopeville et Swinton Park	J. Martin	4	2	3 do (au 30 juin 1891)	12 50
do do	do	4	3	9 do du do	56 25
Horning's Mills et Shelburne Station	J. Ostic	6	6	12 do	207 00
Hotham et Nipissing	W. W. Rogers	6	1	3 do (au 30 juin 1991)	10 00
do do	J. Steele	6	1	9 do du do	30 00
Huntsville et Peninsula Lake	J. G. Henderson	10½	1	1 do 23 jours (au 23 mai 1891)	5 82
Huntsville et quai de Peninsula Lake	do	10½	6	10 do 8 jours (du 23 mai 1891)	34 18
Huntsville et stat. de ch. de fer	D. Kernaghan	¾	12	12 do	125 60
do do	M. Kinton	¾	12	12 do	125 60
Huntsville et Ravenscliffe	G. A. Hutchins	5½	2	6 do (du 1er oct. 1891)	36 67
Hutton House et quai	J. Hutton	3	3	5 voyages	2 00
Ilfracombe et Novar	A. Trevett	6	3	12 mois	120 00
Innisfil et Stroud	G. Barclay	3	6	12 do	125 00
Ivy et Thornton	T. Brown	4½	6	12 do	119 00
Juddhaven et Port-Carling	F. E. Judd	14	1	Partie des saisons 1890-91 et 1891-92	52 50
Katrine et poteau-malle	J. Mawhinney	1⅛	6	12 mois	94 20
Katrine et Orange Valley	R. White	6	1	12 do	40 00
Katrine et station de ch. de fer	J. Mawhinney	.....	.....	Voyages spéciaux	10 80
Kearney et Emsdale Station	D. Thomas	6	3	6 mois (au 30 sept. 1891)	55 00
do do	R. McConkey	6	3	6 do du do	50 00
Kearney et Ravensworth	J. M. Garrioch	10	1	12 do	60 00
Keldon et Shelburne	W. Bryon	9¼	2	12 do	90 00
Kells et Powassan Station	H. Anderson	9	1	12 do	60 00
Keswick et Roach's Point	J. Cake	3	6	12 do	115 00
Kilgorie et Whitfield	J. H. Lloyd	4½	2	12 do	50 00
Killyleagh et Thornton	J. Hicks, sen	3	2	12 do	42 31
Kilworthy et poteau-malle	G. A. Lehmann	200 vgs.	6	12 do	30 00
Kilworthy et Sparrow Lake	A. Wiancko	4½	2	12 do	60 00
Kinmount et station de ch. de fer	J. Wilson	¼	12	12 do	50 00
Kirkfield et Rohallion	T. Strachan	6	1	12 do	50 00
Kolapore et Ravenna	G. Wilson	5	3	12 do	65 00
Lafontaine et Penetanguishene	P. Brosseur	8	3	12 do	115 00
Layton et Blackwater Station	C. Ferguson	4	2	12 do	65 00
Leaskdale et Sunderland Station	W. N. Oliver	13	6	12 do	271 00
Lefroy et station de chemin de fer	J. G. Douse	1/16	12	12 do	31 29
Lindsay et station de chemin de fer	H. Workman et Fils	½	48	12 do (moins l'amende	292 00
Lindsay et boîtes aux lettres	B. Cook	5½	18	12 do	195 00
Lindsay et Sturgeon Point	G. Crandell	4	1	6 do (du 1er oct. '91)	75 00
Lisle et station de chemin de fer	R. H. Little	⅛	24	12 do	100 00
Little Britain et Mariposa Station	W. E. Yerex	2	12	12 do (moins l'amende)	59 00
Little Britain et Valentia	M. Grills	5½	3	12 do	59 00
Longford Mills et stat. de ch. de fer	W. Thomson	⅛	24	12 do	40 00
Lorimer Lake et McKellar	F. B. Ferris	8	1	12 do	60 00
Lorneville et station de ch. de fer	C. Morison	¼	12	12 do	60 00
Magnetawan et Nipissing	A. H. McLachlan	34	3	3 do (au 30 juin '91)	187 25
do do	H. Cameron	34	3	9 do du do	429 75
Magnetawan et Seguin Falls	W. Fry	21	3	12 do	300 00
Malta et Severn Bridge	T. Whyte	4	2	12 do	75 00
Manilla et Junction	S. Harper	1¾	12	12 do	144 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Maple Island et Whitestone	G. Montgomery, aîné	5	1	12 mois	50 00
Meaford et station de chemin de fer.	M. Paul	½	24	12 do	100 00
Meaford et Walter's Falls	J. Murray	22 a. r.	2	12 do	159 00
Mecunoma et South River	W. Gemmell	15	3	12 do	239 00
Mecunoma et Wattenwyl	A. Egger	3	2	12 do	40 00
Melancthon et station de ch. de fer.	J. Brown	¼	6	12 do	68 64
Melissa et poteau-malle	H. Mason	½	6	6 do (au 30 sept. '91)	12 00
Midland et station de ch. de fer	T. B. J. Gladstane	½	24	12 do	120 00
Midland et Penetanguishene Station	J. Smith	5	6	12 do	136 00
Millington et Uptergrove Station	A. P. McDonald	3	3	9 do (au 31 déc. '91)	55 50
do do	A. J. McDonald	3	3	3 do du do	18 50
Minden et Gelert Station	D. J. Hartle	7½	12	12 do	301 44
Minesing et Russellton	W. H. Sissons	6	3	12 do	115 00
Minesing et station de chemin de fer	J. Young	2	6	12 do	84 78
Mono Centre et Orangeville	M. Sanderson	25 a. r.	6	6 do (au 30 sept. '91)	284 26
do do	H. Laverty	26 a. r.	6	6 do du do	218 50
Mortimer's Point et Port-Carling	W. Mortimer	6	1	Partie des saisons 1890-91 et 1891-92	20 00
Mount Albert et stat. de ch. de fer.	J. Roseman	½	12	12 mois	74 00
Mount Horeb et Reaboro'	W. Elliott	5	3	12 do	100 00
Muskoka Mills et Penetanguishene	A. H. Campbell, jeune	20	1	12 do	208 00
Nantye et poteau-malle	S. Spillett	⅔	6	12 do	40 00
Newholm et Port-Sydney	D. Ferguson	6	1	12 do	35 00
New Lowell et stat. de ch. de fer	R. Paton	⅛	12	12 do	24 00
do do	W. Switzer	¼	12	28 jours (du 4 mars '92)	3 08
Newmarket et Sutton West	C. Newburn	22	6	9 mois (au 31 déc. '91)	669 00
do do	G. W. Stone	22	6	3 do du do	223 00
Nipissing et Powassan	H. A. Steele	12	3	12 do	230 00
Nottawa et Rob Roy	T. Stephens	10	2	12 do	89 00
Nottawa et station de chemin de fer	G. Gemmell	¾	12	12 do	88 00
Novar et station de chemin de fer	R. W. Nicholls	¼	12	9 do (au 31 déc. '91)	70 80
do do	H. Nicholls	¼	12	3 do du do	23 40
Novar et Swindon	J. Large	5	2	12 do	52 00
Oakwood et station de ch. de fer	W. H. McLauchlin	1½	12	12 do	78 50
Omemee et station de ch. de fer	R. Grandy	1½	24	12 do	250 00
Oranmore et Spence	H. Nelson	5	2	12 do	80 00
Orillia et station de chemin de fer.	W. Jackson	¼	24	12 do	185 26
do do	A. Fraser	¼	24	12 do (moins l'amende)	122 60
Orillia et Rugby	J. Millard	7	6	12 do	226 08
Orillia et Sebright	R. R. Young	16	6	12 do	374 00
Oro Station et station de ch. de fer.	A. Douglas	⅓	6	12 do	55 00
Parkersville et poteau-malle	J. H. Osborne	50 perc.	6	12 do	25 00
Parry Sound et Rosseau	T. W. Quinn	24	6	6 do (au 30 sept. '91)	245 00
do do	J. Calverley	24	6	6 do du do	218 50
Parry Sound et Shebashekong	W. R. Hamilton	14	1	12 do	90 00
Pearceley et Sundridge	T. G. Pearce	8	1	12 do	65 00
Penetanguishene et stat. de ch. de fer	C. Charlebois	¼	12	5 do (au 31 août '91)	24 59
do do	do	¼	24	7 do du do	64 20
Penville et Tottenham	W. Armstrong	19 a. r.	6	12 do	269 00
Perm et Rosemont	W. Arnold	8	6	12 do	260 00
Phelpston et station de ch. de fer	D. Gallagher	1/16	6	12 do	47 10
Port-Cockburn et Trout Lake	H. Fraser	4	2	Partie des saisons 1890-91	6 25
do do	R. Lawson	4	2	do 1891-92	17 25
Port-Perry et Scugog	A. Earle	7	2	12 mois	100 00
Port-Severn et Waubashene	J. Hanley	5	3	12 do	156 00
Port-Sydney et Utterson	H. G. Ladell	2½	6	12 do	156 50
Powassan et station de ch. de fer	J. G. Duncan	¼	6	3 do (au 30 juin '91)	11 70

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Powassan et station de ch. de fer...	A. H. Porter.	¼	6	9 mois du 1er juillet '91.	35 40
Powles Corners et Halls Crossing...	W. H. Powles..	1	6	12 do	70 00
Primrose et Whitfield..	R. D. Henry....	4½	6	12 do	156 00
Proton Station et stat. de ch. de fer.	F. Freeman.....	⅝	6	12 do	50 00
Purbrook et Uffington.....	J. Crockford....	6	2	12 do	50 00
Rama et Longford Station.	J. McPherson..	1¼	6	12 do	80 00
Ravenshoe et station de ch. de fer..	W. D. Smith...	4	6	9 do (au 31 déc. '91)..	112 50
do do ..	W. Linstead....	4	6	3 do du do ..	37 50
Reaboro' et station de chemin de fer	J. Greer.....	¼	12	12 do	70 00
Riverview et station de ch. de fer..	H. Jordan.....	3¾	2	3 do (au 30 juin '91)..	15 60
do do ..	do	3¾	3	9 do du do ..	70 20
Rosemont et Shelburne.....	G. Barber	12	6	12 do	520 00
Rosseau et Rosseau Falls.....	P. Mutchenbacker.....	4	3	Partie des saisons 1890-91 et 1891-92..... ..	40 00
Rosseau et Shannonhall.....	W. Fletcher....	12½	1	12 mois..... ..	78 00
Rosseau et Stanley House.....	W. B. Maclean..	8	1	Partie des saisons 1890-91 et 1891-92..... ..	22 00
Rosseau et Utterson.....	N. Hanes.....	22	6	do do ..	180 99
Ruskview et Terra Nova.....	J. W. Walker ..	2¾	3	7 mois (du 1er sept., '91).	23 33
St. Patrick et poteau-malle.....	J. Langdon.....	½	3	12 do	38 00
Sadowa et Sebright.....	J. H. Vanvlack.	5¾	1	6 do (au 30 sept. '91)..	15 60
do do	T. Hart.....	5¾	1	6 do du do ..	15 60
Saurin et station de chemin de fer .	J. E. Cooper....	¼	12	12 do	20 00
Scotia et poteau-malle.....	E. B. Clearwater	¾	6	12 do	78 50
Severn Bridge et stat. de ch. de fer..	J. H. Jackson ..	⅕	24	12 do	120 00
Shanty Bay et station de ch. de fer.	J. Arthur.....	¼	12	12 do	60 00
Shelburne et station de chem. de fer.	E. Berwick. ..	¼	24	12 do	125 60
Smithdale et station de chem. de fer.	C. Smith.	¼	12	12 do	30 00
Sonya et station de chemin de fer..	A. Black	⅜	6	12 do	65 00
South River et stat. de chem. de fer.	W. Holditch...	⅛	12	12 do	157 00
Stanleydale et Yearleys	J. Boulter.....	2½	3	12 do	39 00
Stayner et station de chemin de fer.	E. R. Sanders ..	⅛	24	12 do	96 00
Stayner et Sunnidale.....	J. Sherrick.....	7¾	3	12 do	123 49
Stroud et Craigvale Station.....	R. G. McCraw..	1	12	12 do	120 00
Sturgeon Bay et stat. de ch. de fer..	J. Playfair.....	⅛	12	12 do	80 00
Sunderland et station de ch. de fer.	N. Steffins.....	¼	24	12 do	29 75
do do ..	W. H. Oliver...	¼	24	6 do (au 30 sept. '91)..	47 00
Sundridge et station de chemin de fer	J. Carter.....	¾	12	6 do du do ..	125 60
Sundridge et Vavasour.....	M. Colville.....	10	1	12 do	72 00
Sutton West et station de ch. de fer.	W. D. Townley.	⅛	12	12 do	100 00
Sutton West et Vachell.....	do ..	14 a. r.	2	12 do	120 00
Thompsonville et stat. de ch. de fer.	J. T. Schmietendorf.....	1¼	12	12 do	110 00
Thornton et station de chem. de fer.	H. Power.....	⅜	24	12 do	119 00
Tioga et station de chemin de fer...	G. Fitzsimmons.	¼	12	12 do	45 00
Tottenham et station de ch. de fer..	C. Brown.....	¼	24	12 do	73 00
Trout Creek et station de ch. de fer.	M. Corkery.....	¼	6	12 do	50 00
Uhthoff et station de chemin de fer.	J. Lynes.	¼	12	12 do	82 50
Uffington et Vankoughnet.....	J. Meyers	9	2	3 do (au 30 juin '91)..	10 00
do do	do	12	2	3 do (au 30 sept. '91)..	13 33
do do	J. Cox.....	12	2	6 do du do ..	26 66
Uphill et Victoria Road.....	J. Gilmour.....	12	3	12 do	225 00
Uptergrove et station de ch. de fer..	T. Mulvihill....	½	24	12 do	180 00
Utopia et station de chemin de fer..	P. Connor.....	1/16	12	12 do	62 68
Utterson et station de chemin de fer	E. Hanes.....	¼	12	12 do	125 60
Utterson et Windermere.....	N. Hanes.....	15	2	12 do	200 00
Vasey et Waverley	J. Loney.....	4	3	12 do	89 00
Victoria Harbour et st. de ch. de fer.	M. Vasey.....	¼	24	12 do	125 00
Vine et station de chemin de fer....	V. P. Kelcey...	1/61	12	12 do	56 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Barrie, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Wareham et Proton Station.	J. M. Burk.....	7	3	12 mois.....	140 00
Washago et station de chem. de fer.	M. McDermott.	$\frac{1}{8}$	24	12 do	99 00
Waubashene et stat. de chem. de fer.	W. H. F. Russell	$\frac{1}{8}$	24	12 do	60 00
Waverley et station de chem. de fer.	T. French.....	9	6	9 do (au 31 déc. '91)...	206 25
do do .	W. Waugh.....	9	6	3 do du do ..	65 00
Woodville et station de chem. de fer.	H. Ferguson....	$\frac{3}{4}$	24	12 do	100 00
Wyebridge et Wyevale Station.....	N. McRae ...	5	6	12 do	134 00
Wyevale et station de ch. de fer....	W. T. Stewart..	$\frac{1}{16}$	6	9 do (au 31 déc. '91)..	22 50
do do	G. Firth.....	$\frac{1}{16}$	6	3 do du do ..	6 00
Zephyr et station de chem. de fer...	J. N. Dafoe	3	6	12 do	160 00
				Total.....	45,752 12

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DETAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Abbottsford et station de ch. de fer.	F. Munroe.....	50 vgs.	12	3 mois (du 1er janv.'92)	10 00
Agassiz et station de ch. de fer.....	L. A. Agassiz...	¾	12	12 do	60 00
Ainsworth et Nelson.....	Wilson et Perdue	30	1	14 voyages.....	280 00
Ainsworth et quai.....	R. F. Green....	200 vgs.	....	8 mois 17 jours (au 17 déc. '91).....	27 75
Alberni et Beaver-Creek.....	C. F. Bishop....	6	2	6 mois (du 1er oct. '91)	34 00
Alberni et Clayoquot.....	J. S. Penney....	65	2 p.m.	3 do (du 1er janv. '92)	75 00
Alberni et Nanaïmo.....	G. A. Huff.....	54	1	6 do (du 1er oct. '91)	247 50
Alberni et Sayward Alberni.....	C. Taylor.	2	2	3 do (au 30 juin '91)	12 50
Aldergrove et Mount Lehman.....	T. H. Lehman..	9	1	12 do	97 00
Alkali Lake et Clinton	J. S. Place.....	95	1	12 do	1,200 00
Anthracite et station de ch de fer..	S. Carrick.....	200 vgs.	12	12 do	100 00
Ashcroft et Ashcroft Station	H. P. Cornwall.	2	2	12 do	75 00
Ashcroft Station et station de chemin de fer	W. B. V. Bailey.	200 vgs.	12	12 do	180 00
Ashcroft Station, Clinton, Barkerville et Lillooet.....	B. C. Express Co.	32, 250 et 47..	3 et 1	12 do	23,500 00
Balfour et steamer-poste.....	W. J. Sanders..	100 vgs.	4	6 do (au 31 déc. '91)	10 00
Banff et station de chemin de fer....	R. G. Brett.....	2½	12	12 do	260 00
Barkerville et Quesnelle Forks.....	F. Littler. ..	50	2 p.m.	9 do (au 31 déc. '91)	525 00
Beaver et station de ch. de fer.....	W. G. Neilson..	200 vgs.	12	12 do	60 00
Beaver Creek et Sayward Alberni ..	W. Armstrong..	6	2	6 do (au 30 sept. '91)	35 00
Beaver Point et Burgoyne Bay.....	A. McLennan...	10	1	12 do	150 00
Brownsville et New-Westminster. .	J. Punch.....	1	6 et 3	11 do (au 31 déc. '91)	45 83
Burgoyne Bay et quai.....	S. Maxwell. ..	½	T.q. r.	12 do	50 00
Burrard Inlet et station de ch. de f.	G. Black.....	200 vgs.	12	12 do	45 00
Canmore et station de ch. de fer....	J. Chenier.....	⅛	12	12 do	110 00
Cedar et Nanaïmo.	J. Hill.....	10	1	12 do	80 00
Cheam et Chilliwack.	C. S. Ryder.....	4½	3	3 do (du 1er janv. '92)	22 50
Chemainus et station de ch. de fer..	E. J. Palmer...	¼	12	12 do	120 00
Chilliwack et station de ch. de fer.	W. Macdonald..	6	6	12 do	430 56
Chilliwack et Sardis.....	A. S. Veddar...	3	3	12 do	100 00
Chilliwack et Sumas.	W. McGillivray.	6	5	6 do (au 30 sept. '91)	131 00
do do	G. E. Chadsey..	6	6	6 do du do ..	116 50
Clayoquot et Sayward Alberni.....	J. S. Penney....	65	2 p.m. et p.m	9 do (au 31 déc. '91)	180 00
Clayton et station de ch. de fer....	C. C. Cameron..	¾	4	3 do (du 1er janv. '92)	30 00
Clover Valley et station de ch.de fer	D. McKenzie...	1½	4	3 do du do ..	30 00
Cobble Hill et station de ch. de fer.	J. T. Porter.....	40 vgs.	6	12 do	32 00
Cochrane et Mitford	D. W. Crowley.	3	12	12 do	216 00
Cochrane et station de ch. de fer....	J. Johnson.....	¼	12	12 do	240 00
Comox et Grantham.....	W. C. Smith....	7	1	12 do	100 00
Comox et quai.	S. Creech.	½	2	5 do (au 31 août '91)	20 83
do do	J. B. Holmes...	¼	2	7 do du do ..	17 50
Coquitlan et station de ch. de fer...	R. B. Kelly. ...	50 vgs.	7	13 do	43 33
Corfield et station de ch. de fer.....	G. T. Corfield...	1½	6	12 do	180 00
Cowichan et Genoa.....	W. B. Baker....	2½	3	12 do	120 00
Cowichan et station de ch. de fer...	G. B. Ordano...	2	3	12 do	120 00
Cowichan Lake et Duncan's Station.....	A. C. Fraser....	20	1	12 do	150 00
Cranbrook et Golden.	F. P. Armstrong	200	2 p.m. et p.m	12 do	990 00
Departure Bay et Nanaïmo.....	J. Harper.....	4	7	9 do (du 1er juill. '91)	135 00
Deroche et poteau-malle.....	E. Desrochers...	50 vgs.	5	6 do (du 1er oct. '91)	20 00
Dewdney et poteau-malle.....	A. W. McIntosh	200 vgs.	12	9 do (du 1er juill. '91)	45 00
Dewdney et Nicomin	W. Brown.....	5	2	6 do (du 1er oct. '91)	37 50
Dog Creek et Empire Valley.....	T. Boyle.....	18	1	12 do	250 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Donald et station de ch. de fer	R. W. Patmore	½	12	12 mois	120 00
Douglas Lake et Quilchena	J. B. Greaves	22	1	12 do	150 00
Duck et Pringle et Grande Prairie	W. H. Jones	18	1	12 do	139 75
Duck et Pringle et station de chem. de fer	O. S. Bachelor	300 vgs.	6	9 do (au 31 déc. '91)	45 00
do do	W. Seely	300 vgs.	7	3 do du do	25 00
Duncan's Station et station de chemin de fer	J. Macdonald	200 vgs.	6	12 do	60 00
East Sooke et grande route postale	J. H. Dales	10	2	12 do	160 00
East Wellington et Nanaïmo	W. S. Chandler	3	6	1 do (au 30 avril '91)	15 00
Elgin et New-Westminster	B. Stevenson	12	2	12 do	290 00
Enderby et Spillamacheen	G. J. Wallace	6	2	3 do (du 1er janv. '92)	36 30
Esquimalt et Victoria	C. J. King	4	24	12 do	300 00
Field et station de ch. de fer	H. G. Parson	120 vgs.	12	12 do	70 00
French Creek et Parksville	W. H. Lee	4	1	3 do (au 31 oct. '91)	25 00
do do	do	4	2	5 do du do	62 50
Gabriola Island et quai	J. Gray	2¾	2	12 do	60 00
Golden et station de chemin de fer	C. A. Warren	400 vgs.	12	12 do	120 00
Goldstream et station de ch. de fer	J. Phair	⅓	6	12 do	120 00
Granite Creek et Lower Nicola	W. T. Thompson	65	p.m.	12 do	240 00
Granite Creek et Princeton	do	12	p.m.	12 do	60 00
Hall's Prairie et New-Westminster	H. T. Thrift	23	1	9 do (au 31 déc. '91)	227 50
Hall's Prairie et station de ch. de fer	D. W. Brown	1¼	4	3 do (du 1er janv. '92)	30 00
Hanceville et Soda Creek	T. P. Reed	75	2 et 1 p.m.	12 do	600 00
Harrison Hot Springs et station de chemin de fer	J. R. Brown	5	6 et 12	12 do	198 32
Harrison River et station de ch. de f.	C. W. Menten	½	4	12 do	60 00
Hatzic et poteau-malle	F. T. Lazenby	60 vgs.	5	3 do (au 31 janv. '92)	10 00
do do	do	60 vgs.	12	2 do du do	10 00
Hatzic et Hatzic Prairie	L. Thompson	5	2	3 do (du 1er jan. '92)	25 00
Hatzic Prairie et Matsqui	do	6	2	9 do (au 31 déc. '91)	75 00
Hope et station de chemin de fer	J. Wardle	2	6	12 do	157 00
Hornby Island et Wharf	G. Ford	300 vgs.	1	13 do	14 25
Huntingdon et station de ch. de fer	T. R. Truswell	200 vgs.	12	6 do (du 1er oct. '91)	37 50
Huntingdon et Upper Sumas	W. Fadden	5	2	4 do (au 29 fév. '92)	42 50
do do	A. Boley	5	3	1 do du do	10 00
Illicillewaet et station de ch. de fer	A. C. McArthur	⅛	12	12 do	40 00
Johnson's Landing et poteau-malle	A. W. McIntosh	30 vgs.	6	3 do (au 30 juin '91)	12 50
Johnson's Landing et Nicomin	W. Brown	5	2	6 do (au 30 sept. '91)	37 50
Kamloops et station de ch. de fer	E. H. Jones	1	12	12 do	366 00
Kamloops et Spence's Bridge	J. Clark	100	1	12 do	1,800 00
Kananaskis et poteau-malle	J. Walker	100 vgs.	12	12 do	45 00
Keithley Creek et station de ch. de f.	J. Ford	80	1	6 do (du 1er oct. '91)	445 00
Koksilah et station de ch. de fer	C. Crozier	30 vgs.	6	12 do	40 00
Langley et Langley Prairie	H. Davidson	6	2	9 do (au déc. 31, '91)	112 50
Langley et station de ch. de fer	G. A. Towle	3	5	6 do (au 30 sept. '91)	127 22
do do	J. Taylor	3	6	6 do du do	196 25
Langley et Shortreed	A. Murchison	13	2	3 do (du 1er janv. '92)	46 00
Langley Prairie et Shortreed	R. Shortreed, jne	7	2	5 do (au 31 déc. '91)	56 66
Lytton et station de ch. de fer	A. Stevenson	¾	12	12 do	120 00
McPherson's Station et station de chemin de fer	C. Jones	70 vgs.	6	12 do	40 00
Maple Bay et station de ch. de fer	J. Kier	6	3	12 do	180 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie-Britannique, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Marcus, E.-U., et stat. de ch. de fer.	M. Oppenheimer	½	4	5 mois (au 15 sept. '91)..	50 00
Matsqui et Mount Lehman.....	T. H. Lehman..	5	3	9 do (au 31 déc. '91)..	165 00
Matsqui et station de ch. de fer. ..	J. Tretheway...	¼	12	9 do do ..	135 00
Metchosin et Victoria.....	J. Parker.....	25	1	3 do (au 30 juin '91)..	62 50
do do	T. Parker..	25	1	9. do du do ..	142 50
Millwood et Morley.....	J. McDougall...	3	2	12 do	100 00
Mission City et Mount Lehman...	T. H. Lehman..	5	3	3 do (du 1er janv. '92)	55 00
Mission City et station de ch. de fer	J. Tretheway...	¼	12	3 do do	45 00
Morley et station de chemin de fer..	R. Scott.....	100 vgs.	12	3 do (au 30 juin '91)..	19 00
do do ..	W. Graham.....	100 vgs.	12	9 do du do .	30 00
Mount Lehman et Upper Sumas....	H. Johnson. ..	14	1	7 do (au 31 oct. '91)...	74 40
Mount Pleasant et Vancouver.. ...	O. Burritt... .	1½	6	3 do (au 31 déc. '91)..	79 00
Mount Pleasant, Vancouver et boîtes aux lettres.....	T. F. Neelands .	8	7	3 do (du 1er janv. '92)	147 50
Nanaïmo et station de ch. de fer....	J. Ganner.....	¼	24	2 do (au 31 mai '91) et voyages suppl.	51 50
do do	Thompson et Scoville	¼	12	10 do du do ..	246 66
Nanaïmo et Saywood Alberni.....	W. Armstrong..	54	1	6 do (au 30 sept. '91)..	309 50
Nanaïmo et boîtes aux lettres... ...	Thompson et Scoville	2½	7	8 do (du 1er août '91).	121 33
Nanaïmo et quai (vapeur Comox)..	A. H. Horne....	100 vgs.	2	12 do	50 00
do do do Vancouver)	A. P. W. Goldsmid	300 vgs.	6	2 do (au 31 mai '91).	20 00
do do	Thompson et Scoville	300 vgs.	6	10 do du do ..	100 00
do do (vapeur Victoria)..	A. H. Horne ...	100 vgs.	2	3 do (du 1er janv. '92)	6 50
Nanoose Bay et grande route postale	W. Roberts.....	2	2	6 do (du 1er oct. '91)..	37 50
Nelson et Marcus, E.-U.....	Wilson et Perdue	110	1	3 do (au 19 mars '92)..	1,400 00
Nelson et station de chemin de fer..	W. J. Wilson...	¾	8	5 do 17 jours (au 17 déc. '91).....	142 00
Nelson et Sproat.....	do ...	28	2	1 do 26 jours (au 15 juin '91).....	255 00
Nelson et quai.....	J. A. Gilker....	½	2	Saison 1891.....	61 00
New-Westminster et st. de ch. de f.	W. Smith.	¼	T.q.r.	12 mois.....	421 60
New-Westminster et boîtes aux lettres	W. G. Cross....	4	6	12 do	294 00
New-Westminster et Vancouver....	J. C. Brown....	.....	.....	Voyage spécial.....	1 25
do do ...	Gilley Bros.....	.....	.....	Voyages spéciaux.....	6 00
New-Westminster et South Westminster.....	Cie de ch. de fer Great Northern	1	7	3 mois 25 jours (du 7 déc. '91).-.....	63 58
Nicomekl et station de ch. de fer...	A. Morton.....	30 vgs.	4	3 mois (du 1er janv. '92)	5 00
North Bend et stat. de ch. de fer...	J. Webb.....	100 vgs.	12	12 do	40 00
Northfield et station de ch. de fer ..	A. Clarkson	5	6	1 do (au 30 avril '91)..	16 67
do do ..	T. Kilpatrick...	5	6	10 do (au 29 fév. '92)..	260 82
do do ..	Thompson et Scoville	5	6	1 do du do ..	35 00
North Saanich et Victoria.....	H. Simpson.....	24	2	12 do	445 00
Okanagon Mission et Kettle River..	W. Powers.....	135	1 p.m.	9 do (du 1er juillet '91)	525 00
Okanagon Mission et Osoyoos.....	J. Brent.....	85	1 p.m.	3 do (au 30 juin '91)..	103 50
Okanagon Mission et Vernon.....	P. Ellison	36	1	2 do (du 1er fév. '92)..	100 00
Okanagon Mission, Sicamous et Vernon..	do	90 et 56	1 et 2 p.m.	10 do (au 31 janv. '92)..	500 00
Osoyoos et Rock Creek.....	J. Brent	27	3	do (au 30 juin '91)..	60 00
Otter Point et Victoria.....	Gordon et Floyer	30	1	12 do	280 00
Pender Island et paquebot.....	W. Grimmer....	2	2	9 do (du 1er juillet '91)	37 50
Plumber Pass et paquebot.....	W. T. Collinson.	400 vgs.	4	3 do (au 30 juin '91) .	25 00
do do	do ..	400 vgs.	6	9 do du do ..	112 50
Port-Hammond et Port-Pells.....	J. Latta.....	3	3	6 do (du 1er oct. '91)..	60 00
Port-Hammond et stat. de ch. de fer.	A. L. Lazenby..	100 vgs.	12	12 do	60 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Colombie--Britannique, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Port-Haney et station de ch. de fer	D. Docksteader.	50 vgs.	12	12 mois	60 00
Port-Haney et Webster's Corners...	J. M. Webster..	4½	2	6 do (du 1er oct. '91)..	37 50
Port-Moody et poteau-malle.....	J. Tays.....	⅛	12	12 do	60 00
Quadra et quai	R. T. Swan.....	½	1	3 do (au 30 juin '91)..	8 00
do do	do	½	2	9 do du do ..	60 00
Quamichan et station de ch. de fer..	W. P. Jaynes...	1¾	6	12 do	180 00
Revelstoke et station de ch. de fer..	J. Liberty ..	2	12	3 do (au 30 juin '91)..	91 00
do do ..	C. Abrahamson.	2	12	9 do du do ..	235 80
Revelstoke et quai.....	R. Turnrose ...	1	T.q.r.	Partie de la saison 1891..	20 00
do do	C. Abrahamson.	1	T.q.r.	Balance do ..	35 00
Revelstoke Station et st. de ch. de f.	H. T. Bourne...	40 vgs.	12	8 mois (du 1er août '91).	26 66
Robson et Sproat.....	A. Johnson....	2	4	1 do (au 31 août '91)..	12 00
Rogers Pass et stat. de ch. de fer...	J. M. Carroll....	150 vgs.	6	12 do	60 00
Salmon Arm et stat. de ch. de fer...	C. A. McGuire..	300 vgs.	12	6 do (au 30 sept. '91)..	40 00
do do ..	E. McGuire.....	300 vgs.	12	6 do du do ..	40 00
Salt Spring Island et quai.....	J. Broadwell....	3	2	12 do	150 00
Sapperton et station de ch. de fer...	H. L. DeBeck..	200 vgs.	12	11 do (du 1er mai '91)..	36 66
Savona's Ferry et stat. de ch. de fer.	J. H. Macnab ..	30 vgs.	12	12 do	40 00
Sea Island et Vancouver.....	H. C. Magee....	10	3	9 do (au 31 déc. '91)..	180 00
Shuswap et station de ch. de fer ...	A. McBryan....	200 vgs.	6	12 do	60 00
Sicamous et station de ch. de fer....	S. Appleby.....	400 vgs.	12	12 do	180 00
Silverdale et poteau-malle.....	S. Conley.....	100 vgs.	5	6 do (du 1er oct. '91)..	25 00
Somenos et station de ch. de fer....	J. Kier.....	1½	6	12 do	180 00
Spence's Bridge et stat. de ch. de fer	J. Murray.....	¾	12	12 do	100 00
Sproat et quai	T. A. Sproat ...	100 vgs.	4	Saison 1891.....	20 00
Steveston et Vancouver.....	W. H. Steves...	17	6	3 mois (du 1er janv. '92)	138 39
Surrey Centre et station de ch. de fer	J. Churchland ..	1¼	4	3 do (du 1er janv. '92)	30 00
Trail Creek et quai	W. R. Poulton..	100 vgs.	4	Saison 1891.....	10 00
Union et quai.....	Union Colliery Co. (Lt.).. ...	12	4	12 mois	240 00
Vancouver et douane	O. Burritt.....	⅓	6	9 do (du 1er juillet '91)	45 00
Vancouver et station de ch. de fer..	H. A. Berry...	⅛	12	12 do	366 00
do do ..	O. Burritt	⅓	9	7 do 14 jours (au 14 nov. '91).....	75 00
do do ..	do	⅓	6	4 mois 16 jours (du 14 nov. '91).....	31 50
Vancouver et boîtes aux lettres.....	do	.....	.....	9 mois (au 31 déc. '91) ..	102 65
Vancouver et quai.....	A. P. W. Goldsmid.....	⅓	6	2 do (au 31 mai '91)...	10 00
do	H. A. Berry....	⅛	12 et 6	12 do	278 00
Vancouver, stat. de ch. de fer et quai	J. W. Moore....	50 vgs.	5	12 do (au 29 fév. '92)...	57 25
Vernon et White Valley.....	C. Christian	15	1	12 do	187 00
Victoria et douane.....	Victoria Transfer Co.. ..	⅓	6	9 do (du 1er juillet '91)	90 00
Victoria et station de ch. de fer.....	W. G. Bowman.	⅓	12	12 do	314 00
Victoria et boîtes aux lettres.....	J. Smith.....	.....	.....	12 do	515 00
Victoria et quai.....	Victoria Transfer Co.....	⅓	12	12 do et voyages suppl.	408 50
do do	G. P. Carter....	.....	.....	Voyages spéciaux.	2 00
Wellington et station de ch. de fer..	J. Carstairs.....	⅛	12	6 mois (au 30 sept. '91)..	36 00
do do ..	T. Bryant.....	⅛	12	6 do du do ..	36 00
Westholme et station de ch. de fer..	E. Barkley	⅜	3	12 do	40 00
Whonnock et station de ch. de fer..	G. A. Smith...	¼	12	12 do	60 00
Yale et station de chemin de fer....	J. W. Lowes....	100 vgs.	12	12 do	60 00
				Total	$50,826 77

W. H. SMITHSON, *comptable.* WILLIAM WHITE, *S.M.G.P.*

DIVISION POSTALE DE KINGSTON.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Addison et Bell's Station	H. S. Moffatt	8½	6	12 mois	200 00
Adolphustown et Bath	J. Horner	14	6	12 do	359 80
Adolphustown et Napanee	E. Gallagher	25	6	6 do (au 30 sept. '91).	292 50
do do	J. Furse	25	6	6 do (du do).	250 00
Albert et Marysville	P. Sullivan	11	6	12 do	300 00
Albury et Rednersville	G. Rose	4	3	12 do	75 00
Alderville et Franklin's Corners	W. Stevenson	48 perc.	6	12 do	25 90
Allisonville et Consecon	G. Pine	8	3	12 do	100 00
Allsaw et Minden	R. McKnight	12	2	12 do	120 00
Ameliasburg et Belleville	G. W. Tice	10	6	12 do	400 00
Anson et station de chemin de fer	A. McMullen	50 vgs.	6	12 do	25 00
Apsley et Cheddar	A. Graham	21	1	2 do (au 31 mai '91).	29 16
do do	do	22	1	10 do (du do).	152 76
Apsley et Peterboro'	P. Kennedy	40	3	12 do	500 00
Arden et Dead Creek	J. Arney	7	1	12 do	40 00
Arden et Elm Tree	N. H. Hinchey	7	1	6 do (du 1er oct. '91).	20 00
Arden et station de chemin de fer	J. W. Babcock	1	6	12 do	75 00
Arden et Tamworth	do	20½	3	12 do	190 00
Athens et Mallorytown	S. L. Hogeboom	13½	6	12 do	480 00
Athens et Oak Leaf	W. S. Johnson	9	3	12 do	149 49
Athens et Plum Hollow	V.W.O.Sherman	6	2	12 do	58 00
Atkinson et Washburn	J. Atkinson	3⅓	2	5 do (du 1er nov. '91).	18 75
Ballantyne's Station et station de chemin de fer	J. Hysop	½	2	12 do	26 25
Bancroft et Cheddar	J. Derry	21	1	2 do (au 31 mai '91).	17 33
do do	do	22	1	10 do (du do).	90 73
Bancroft et Wood	J. McLellan	11	1	12 do	48 75
Bannockburn et stat. de ch. de fer	S. McEwen	⅛	12	12 do	60 00
Barriefield et Kingston	J. Ryan	1½	6	12 do	75 00
Bath et Ernestown Station	C. Mills	3½	12	12 do	140 00
Bath et Stella	A. Stevenson	6½	6	9 do (au 31 déc. '91).	265 62
do do	J. Baker	6½	6	3 do (du do).	84 56
Bttaersea et Kingston	W. J. Arthur	16	6	12 do	279 48
Bayside et Belleville	A. Aseltine	8	3	12 do	50 00
Bedford Mills et Newboro'	J. Woodman	6	3	12 do	70 00
Belleville et Albert College	F. C. Stephenson	1½	6	11 do 20 jours (au 31 déc. '91)	24 25
do do	W. P. Dyer	1½	6	3 do (du do).	6 25
Belleville et Belleville Station P.O.	H. W. Cronk	1¼	12	12 do	75 00
Belleville et Madoc	W. Wooley	27	6	12 do	460 00
Belleville et station de ch. de fer	H. W. Cronk	1¼	12	12 do	314 00
Belleville et Sidney Crossing	W. R. Vandervoort	6½	3	12 do	105 00
Belleville et boîtes aux lettres	H. W. Cronk	5	12	12 do	250 00
Belleville et Tweed	J. Campbell	25	6	12 do	666 68
Belleville et Wallbridge	F. B Prior	9	3	12 do	110 00
Bellrock et Verona	F. Clark	4	6	12 do	120 00
Bensfort et South Monaghan	E. Stirton	5	3	12 do	75 00
Bethel et The Corners	R. Robinson	¼	6	12 do	40 00
Bewdley et Millbrook	H. Atkins	11	6	12 do	350 00
Big Island et Demorestville	G. P. Cole	5	2	8 do (du 1er août '91).	27 73
Birdsalls et station de chemin de fer	R. E. Birdsall	1	6	12 do	40 00
Bird's Creek et New-Carlow	J. Carmichael	15	1	12 do	100 00
Black River Bridge et Picton	G. McGuire	7½	3	12 do	98 00
Blairhampton et Minden	W. Blair	10	1	12 do	52 00
Blairton et Havelock	M. J. Peters	8	3	12 do	141 68
Blairton et Wariston	J. A. Allen	9	2	12 do	100 00
Bloomfield et station de ch. de fer	A. B. Saylor	¼	12	12 do	75 36
Bobcaygeon et Peterboro'	W. H. Bottum	22	6	12 do	700 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Bobcaygeon et Silver Lake	A. Coulter	9	1	8 mois (du 1er août '91)	33 33
Boskung et Minden	J. Beatty	14	1	12 do	65 00
Boulter et Combermere	J. Lynch	18	3	12 do	285 00
Boulter et L'Amable	A. Stewart	20	3	12 do	275 00
Brighton et Campbellford	J. A. Robinson	20	6	12 do	480 00
Brighton et Smithfield	O. Davies	5½	6	12 do	175 00
Brockville et Sherwood Springs	W. Kilmury	8	1	3 do (au 30 jun '91)	10 00
do do	A. Widdis	8	1	9 do du do	28 50
Brockville et Westport	R. W. et J. Copeland	44¼	6	12 do	2,005 00
Bronson et L'Amable	G. Payne	4	3	2 do (au 31 mai '91)	15 00
Burnbrae et station de ch. de fer	W. B. Ketcheson	5	6	12 do	140 00
Burnbrae et Stanwood	C. Lawrence	11½	2	12 do	84 48
Burnley et Castleton	E. Richardson	8	3	12 do	108 00
Campbellford et Godolphin	C. Aggett	5	2	12 do	68 00
Campbellford et station de ch. de fer	Mulhearn et Drennan	½	12	12 do	94 20
Centreton et Grafton	W. Roberts	13½	3	12 do	159 00
Centreville et Tamworth	S. Fleming	8	6	12 do	207 00
Chaffey Locks et Elgin	M. Doyle	6	2	12 do	100 00
Chandos et Coe Hill Mines	R. H. Waddington	17	1	12 do	100 00
Chantry et Philipsville	C. Elliott	5½	6	12 do	150 00
Chapman et Lost Channel	A. Fluke	3	2	12 do	52 00
Chatterton et Foxboro'	S. P. Morden	3½	2	12 do	60 00
Cheddar et Gooderham	A. Southworth	19	1	2 do (au 31 mai '91)	25 00
do do	do	18	1	10 do du do	118 40
Cherry Valley et Point Petre	A. Gibson	6	1	12 do	37 00
Cherry Valley et Salmon Point	J. M. Bennett	6	2	12 do	39 48
Clareview et Erinsville	R. T. McDonnell	4	2	12 do	60 00
Cloyne et Denbigh	J. Quackenbush	28	2	12 do	410 00
Cloyne et Harlowe	A. M. Campbell	13	2	12 do	125 00
Cloyne et station de chemin de fer	G. Deline	13½	6	12 do	470 00
Cobourg et Harwood	T. O'Neill	16	6	12 do	400 00
Cobourg et Roseneath	T. McCutcheon	20	6	12 do	595 00
Cobourg et boîtes aux lettres	W. Sykes	3	12	12 do	200 00
Coe Hill Mines et Faraday	W. Neal	8	1	12 do	50 00
Coe Hill Mines et station de ch. de fer	R. H. Waddington	½	12	12 do	50 00
Coe Hill Mines et The Ridge	do	27½	1	12 do	100 00
Colborne et Dundonald	G. Goodrich	7	6	12 do	135 00
Colborne et Lakeport	E. Redfearn	2½	12	6 do (au 30 sept. '91)	87 50
do do	T. Howard	2½	12	6 do du do	90 00
Colborne et Warkworth	H. Wolfrain	16	6	9 do (au 31 déc. '91)	300 00
do do	J. Prater	16	6	3 do du do	100 00
Collin's Bay et station de ch. de fer	J. J. Losee	⅜	12	12 do	48 00
Combermere et Maynooth	J. Poff	25	1	12 do	190 00
Consecon et station de ch. de fer	J. G. German	¾	12	12 do	68 00
Cooper et Madoc	J. Best	11	3	4 do (au 31 juill. '91)	65 00
do do	W. West	11	3	8 do du do	106 00
Cooper et The Flats	W. Golway	5	2	12 do	70 00
Cottesloe et Norwood	A. C. Kidd	8½	2	12 do	68 00
Cranworth et Portland	T. Hart	5½	1	12 do	25 00
Cressy et Picton	C. Storms	19	3	12 do	300 00
Crofton et Rossmore	J. Belnap	9	6	12 do	275 00
Crookston et station de ch. de fer	A. King	100 vgs.	12	1 do (du 1er mars '92)	4 16
D'Arcy et Howe Island	C. Sughrue	6	2	12 do	60 00
Deloro et station de chemin de fer	M. O'Connor	1½	6	3 do (au 30 juin '91)	24 00
do do	J. Auger	1½	6	9 do du do	55 50
Demorestville et Fish Lake	W. Baker	4	2	12 do	49 48
Denbigh et Griffith	W. H. Blakely	12	1	3 do (au 30 juin '91)	15 50
do do	P. S. Rose	12	1	9 do du do	42 75

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Denbigh et Plevna	J. Quackenbush	23	2	12 mois	250 00
Desert Lake et Sydenham	W. Snook	11	1	12 do	69 00
Donaldson's Mills et stat de ch. de f.	S. Donaldson	500 vgs.	3	7 do (au 1er sept. '91)	8 16
Dufferin et Kingston Mills	do	3½	3	12 do	66 25
Eldorado et Empey	L. Empey	3	1	12 do	30 00
Ellisville et Seeley's Bay	J. MacMillan, je	5	2	6 do (au 30 sept. '91)	27 50
Enterprise et Trafford	C. Whelan	9	1	5 do (au 31 août '91)	18 75
do do	do	11	1	7 do du do	32 08
Enterprise et Wilkinson	J. Finn	8	2	2 do (au 31 mai '91)	8 16
do do	do	8¼	2	10 do du do	42 10
Erinsville et Napanee	J. W. Grange	21	6	12 do	475 00
Flinton et Tweed	R. E. Jones	16	6	9 do (au 31 déc. '91)	342 54
do do	W. Hulin	16	6	3 do du do	114 18
Fortescue et Irondale	A. J. Ford	6	1	9 do (du 1er juill. '91)	37 50
Fowler's Corners et Peterboro'	A. R. Reid	7½	2	12 do	90 00
Frankford et station de ch. de fer	J. Chapman	200 vgs.	12	12 do	78 00
Frankford et Stockdale	do	2	3	12 do	45 00
Frankville et station de ch. de fer	W. Dowsley	11	6	12 do	239 00
Fuller et Thomasburg	M. Mitts	4½	2	12 do	48 00
Gananoque et Seeley's Bay	W. Kenny	14	2	12 do	145 00
Gananoque et boîtes aux lettres	E. Keating	2½	13	12 do	182 48
Gananoque et Wilstead	N. Gardner	4	3	12 do	94 00
Gananoque Station et jonction du ch. de fer Grand-Tronc	R. C. Carter	3½	26	12 do	25 00
Gelert et station de chemin de fer	W. F. Ritchie	⅓	12	12 do	50 00
Gilbert's Mills et Picton	J. D. Gilbert	10½	3	12 do	104 00
Gilmour et station de ch. de fer	J. Caverly	20 pds.	12	12 do	20 00
Glanmire et Millbridge	J. Lummiss	8	1	12 do	52 00
Glastonbury et Kaladar	A. A. Dunham	4½	2	3 do (au 30 juin '91)	9 75
Glastonbury et North Brook	do	4½	2	3 do (au 30 sept. '91)	9 75
do do	W. Both	4½	2	6 do du do	19 50
Glenburnie et The Corners	S. Shurtleff	½	6	12 do	60 00
Glen Miller et Trenton	O. Weston	3½	6	12 do	125 00
Glen Ross et station de ch. de fer	D. McMurchy	20 vgs.	6	12 do	30 00
Glenvale et Sharpton	G. D. Hann	3	2	12 do	60 00
Godfrey et Mayburn	T. Buckley	7	1	12 do	30 00
Gooderham et Kinmount	W. J. Wilson	21	2	9 do (au 31 déc. '91)	112 50
Gooderham et Ursa	S. Kettle	6	1	12 do	30 00
Grafton et station de ch. de fer	J. Cochran	1	7	9 do (au 31 déc. '91)	67 29
do do	S. A. Moore	1	7	3 do du do	22 87
Green Point et Picton	C. Reynolds	12	2	Saison 1891	65 00
Gunter et station de ch. de fer	J. H. Gunter	6	2	12 mois	80 00
Haliburton et Kennaway	J. E. Holmes	39	1	12 do	285 00
Haliburton et station de ch. de fer	J. Dover	¼	12	12 do	50 00
Haliburton et Wicksteed	D. H. Anderson	10	1	12 do	47 50
Hartsmere et Hermon	G. A. Bremner	8½	2	12 do	90 00
Havelock et Oak Lake	S. Hubble	16	1	12 do	80 00
Havelock et station de ch. de fer	A. V. Fuller	50 vgs.	18	12 do	56 52
Havelock et Tilton	M. J. Peters	6	3	12 do	138 00
Hay Bay et Napanee	N. Woodcock	19	2	12 do	163 00
Hayburn et Parma	E. Loyst	2	3	12 do	50 00
Hiawatha et Peterboro'	O A. Cragg	11	2	12 do	145 00
Hillier et station de chemin de fer	H. Palmer	½	12	12 do	94 20
Hillier et Rosehall	R. McCartney	2½	3	12 do	106 00
Hinch et Newburgh	B. Lewis	6	2	12 do	70 00
Howe Island et Pitts Ferry	A. O'Brien	4	3	12 do	150 00
Indian River et station de ch. de fer	M. Guérin	2	3	12 do	80 00
Indian River Station et station du ch. de fer	J. Duff	1/16	6	12 do	25 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Ivy Lea et Lansdowne	J. Ivey	4	2	12 mois	55 00
Jellyby et station de ch. de fer	A. Wing	300 vgs.	3	12 do	25 00
Jermyn et Lang	G. English	4	3	12 do	70 00
Jones' Falls et Morton	A. Scott	3	3	12 do	63 00
Juniper Island et Lakefield	P. P. Young	10	6	Saison 1891	50 00
Keene et station de chemin de fer	R. McIntyre	1½	12	12 mois	119 00
Kingston et bur. de poste de la station de Kingston	T. C. Wilson	2	6	12 do	31 40
Kingston et Newboro'	R. W. Copeland	41	6	12 do	1,094 00
Kingston et Newburgh	C. H. Finkle	27	6	12 do	533 32
Kingston et Perth Road	J. Miller	18	6	12 do	439 48
Kingston et Portsmouth	T. C. Wilson	2½	12	12 do	225 00
Kingston et boîtes aux lettres	B. McConville	.....	.....	12 do (au 30 juin '92)	549 00
Kingston et Willetsholme	N. F. Darling	16	3	12 do	225 00
Kingston Station et Grand Trunk Junction	T. Hanley	2	26	12 do	36 00
Kinmount et Mount Irwin	T. Peacock	7	1	5 do (au 31 août '91)	18 33
do do	do	7	2	7 do de do	40 83
Lakefield et Lakehurst	A. Johnston	19	3	12 do	239 00
Lakefield et station de ch. de fer	J. Cooper	¼	12	3 do (au 30 juin '91)	23 40
do do	do	¼	24	3 do (au 30 sept. '91)	47 40
do do	do	¼	12	6 do du do	48 45
Lake Opimicon et Perth Road	S. Sears	10	3	12 do	90 00
Lang et station de ch. de fer	A. Colville	1	12	12 do	78 00
Lansdowne et Sand Bay	W. H. Fodey	8½	3	12 do	109 20
Lansdowne et Tilley	H. Bradley	3½	1	12 do	30 00
Latimer et Wolf's Corners	B. S. Wartman	1	3	12 do	70 00
Lavant et Plevna	W. C. P. Plotz	23	3	12 do	390 00
Leinster et Roblin	F. Paul	7	2	6 do (au 30 sept. '91)	33 50
do do	T. N. Richmond	7	2	6 do du do	26 00
Lime Lake et Marlbank	J. Henderson	4	3	12 do	78 50
Long Lake et Mountain Grove	J. Bender	7	2	12 do	84 00
Long Point et Seeley's Bay	N. Shook	7½	2	6 do (du 1er oct. '91)	42 50
Lyn et station de ch. de fer	J. Baird	1	6	12 do	62 80
Lyndhurst et Seeley's Bay	W. D. Wetherell	8	6	12 do	168 00
McKenzie Lake et Maynooth	J. Cannon	13	1	6 do (au 30 sept. '91)	44 00
do do	P. Barr	13	1	6 do du do	35 00
McLean et Mountain Grove	D. C. McLean	8	1	12 do	52 00
Madoc et stat. de ch. de fer..(C.O.)	R. S. Allt	7	12	12 do	314 00
do do (C.C.P.)	W. Hulin	6½	14	12 do (et arrérages)	257 06
do do (Midl'd)	S. Barnum	1½	12	12 do	62 80
Madoc et Queensboro'	W. Wiggins	8	6	4 do (au 31 juill. '91)	66 66
do do	W. H. Diamond	8	6	8 do du do	126 66
Madoc et Tweed	W. Hulin	13	6	12 do	312 00
Mallorytown et Pooles Resort	G. E. Andress	5	6 et 3	12 do	90 00
Mallorytown et Rockfield	J. Herbison	5	2	12 do	80 00
Mallorytown et Rockport	J. Dickey	12½	6	12 do	248 00
Mallorytown et Yonge's Mills	B. Burnham	4	2	12 do	63 75
Malone et station de ch. de fer	C. Thompson	¾	6	12 do	78 00
Maple Lake et Minden	C. E. Melville	20	1	12 do	80 00
Marble Rock et Gananoque Station	B. S. Bradley	4½	2	12 do	60 00
Marmora et station de ch. de fer	N. McWilliams	2½	12	12 do	125 00
Marmora et Stirling	do	16	6	12 do	400 00
Maynooth et Ormsby	W. H. Jarman	31	6	3 do (au 30 juin '91)	275 00
do do	S. Haryett	31	6	9 do du do	445 50
Melrose et Read	I. Ray	24	6	5 do (du 31 août '91)	104 08
Melrose et Shannonville	do	24	6	7 do du do	145 72
Milford et Picton	W. Ogden	10	6	12 do	192 00
Milford et Point Traverse	J. J. Vandusen	10½	2	12 do	92 65

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Millbridge et station de ch. de fer..	D. Hogan	1¼	6	6 mois (au 30 sept. '91)..	50 00
do do ..	J. Donaldson ...	1¼	6	6 do du do ..	35 00
Moira et Plainfield.....	W. H. Dean....	8	3	12 do	125 00
Moneymore et Roslin	J. Thompson ...	6½	1	12 do	30 00
Mountain Grove et stat. de ch. de fer.	A. McDonald...	100 vgs.	12	12 do	20 00
Murray et station de chemin de fer.	S. Homan	1	12	12 do	90 00
Napanee et boîtes aux lettres.....	G. Bogart	1½	18	12 do	75 00
Napanee et Switzerville.....	P. E. R. Miller..	6	3	12 do	90 00
Naphan et Plainfield.....	J. D. Naphan...	13	2	12 do	95 00
Newboro' et Smith's Falls	J. W. Preston..	27 et 29	6	12 do	593 00
New Dublin et station de ch. de fer.	N. E. Brown ...	3½	3	12 do	65 00
Norwood et station de ch. de fer ...	E. Gould	½	20	12 do	156 90
Norwood, Warkworth et station de chemin de fer de Hastings.....	do	6 et 16	6	12 do	500 00
Odessa et station de chemin de fer..	A. Wycott.....	5	12	12 do	220 00
Odessa et Violet.....	J. W. Storms...	6	6	12 do	100 00
Ompah Station et stat. de ch. de fer.	A. Wright.....	20 vgs.	3	4 do (au 31 juill. '91).	4 00
Ormsby et station de chemin de fer.	G. L. Jarman...	150 vgs.	12	12 do	50 00
Ormsby et Thanet.....	M. Murphy.....	5	2	12 do	70 00
Oso Station et Zealand.....	W. Armstrong..	3½	2	12 do	45 00
Overton et Roblin..	W. M. Paul	3½	2	6 do (au 30 sep. '91)..	30 00
do do	G. W. Fox	3½	2	6 do du do ..	24 00
Perth et Westport.....	A. P. Palmer...	23	2	12 do	175 00
Perth Road et Wilmur..	J. S. Roberts....	2	3	12 do	48 48
Peterboro' et stat. de c. de f. (Midl'd)	J. Buller.....	¼	60	3 do (au 30 juin' 91)..	97 50
do do .	G. A. Mitchell..	¼	60	9 do du do ..	187 50
do do (O. et Q.)	J. Buller	¼	31	3 do (au 30 juin '91)..	50 37
do do	R. W. Carson...	¼	31	9 do du do ..	134 09
Peterboro' et boîtes aux lettres.....	H. C. Rogers....	4¼	12	12 do	200 00
Peterboro' et Warsaw..	D. McIntosh....	16	6	12 do	276 00
Picton et station de chemin de fer..	J. B. Sheriff....	¾	18	12 do	125 00
Picton et Sand Banks.....	H. Hicks.	8½ et 10½	6é. 2h.	12 do	115 68
Picton et Solmesville	H. Goodwin	17	6	12 do	349 00
Picton et boîtes aux lettres.....	T. Shannon....	1	12	12 do	78 50
Precious Corners et The Corners....	J. R. O'Neill ...	300 vgs.	6	12 do	30 00
Railton et Murvale Station.....	J. O'Reilly	4½	6	4 do (au 31 juill. '91) .	52 00
do do	do	4½ et 6	6	8 do du do ..	122 33
Roblin et West Plain..	C. Sedore	3	2	12 do	25 00
St. Lawrence et Wolfe Island.....	S. D. Woodburn	15	1	12 do	104 43
St. Ola et station de chemin de fer.	J. Baker.....	2	6	12 do	80 00
Sharbot Lake et stat. de ch. de fer.	M. Avery.	⅛	14	12 do	146 40
Springville et station de ch. de fer..	W. Bidgood . .	3	6	12 do	138 00
Steenburg et station de ch. de fer...	S. S. Steenburg.	100 vgs.	3	7 do (du 1er sept. '91).	17 50
Stirling et station de ch. de fer.....	H. S. Ferguson .	¼	12	12 do	56 52
Stony Lake et Warsaw	C. Bell..	12	1	9 do (au 31 déc. '91)..	56 25
do do	E. McIlvena....	12	1	3 do du do ..	18 50
Thwaites et station de ch. de fer ...	D. W. Thwaites.	3	1	9 do 16 jours (au 16 janvier '92).....	15 87
Trenton et station de chemin de fer.	J. S. Dyer.....	¼	30	12 do	195 00
Trenton et Wooler.....	H. Sharp.....	9	6	12 do	175 00
Trenton Junction—Ch. de fer C. O. et ch. de fer G. T.....	G. W. Dench ...	¼	T.q.r.	12 do	157 00
Tuftsville et North Hastings Junct'n	S. Tufts.....	1/15	6	12 do	20 00
Tweed et station de chemin de fer..	W. J. Bowell...	⅛	20	12 do	156 90
Villiers et station de chemin de fer.	W. Weir	2	3	12 do	75 36
Wellington et station de ch. de fer..	D. E. Clark	¼	12	12 do	65 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Kingston, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Wellman's Corners et stat. de c. de f.	P. Hubble.....	2	3	12 mois	75 00
Westport et station de ch. de fer ...	J. H. Whelan...	20	6	12 do	492 00
Westwood et station de ch. de fer..	J. Esson.....	2½	6	12 do	122 46
				Total.....	$39,244 52

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE LONDON.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Aberarder et station de ch. de fer..	D. N. Sinclair ..	1/8	6	12 mois...	40 00
Adare et Maguire	A. Todd.....	2½	3	12 do	50 00
Adelaide et Strathroy	J. Harris. .. .	8½	6	12 do	180 00
Ailsa Craig, Denfield et s. de ch. de fer	J. Edwards.....	6	6 et 12	12 do	220 00
Ailsa Craig et Nairn.	do	3	6	6 do (du 1er oct. '91).	75 00
Ailsa Craig et station de ch. de fer.	E. Shannon	1/8	6	12 do	50 00
Albuna et Cottam	J. E. Hillier....	6¼	2	12 do	80 00
Aldboro et Rodney	A. Ruthven ...	6	6	12 do	140 00
Alvinston et station de ch. de fer...	G. Temple.....	½	12	12 do	112 00
Amherstburg et station de ch. de fer	A. Fox.....	1	12	12 do	188 40
Amherstburg et Windsor, etc.....	do	18	6 et 3	12 do	460 00
Amiens et Lobo.....	R. Sharpe	12⅛	3	5 do (au 31 août '91)	41 67
do do	do	14⅛	3	1 do (au 30 sept. '91)	9 71
Amiens et Ryckman's Corners.....	W. Ireland	2	3	6 do (du 1er oct. '91)	20 00
Appin et Glen Willow....	J. Reilly	5¾	3	12 do	90 00
Appin et Mayfair	J. E. Campbell .	4¼	3	12 do	100 00
Appledore et station de ch. de fer..	O. B. Arnold ...	2½	2	12 do	64 48
Arkona et Keyser.....	W. J. Evans ...	5½	2	12 do	75 00
Arkona et Thedford.....	W. Hester.....	7½	6	12 do	140 00
Arkona et Watford.....	F. Hooper.....	12	6	12 do	450 00
Arner et station de chemin de fer ..	S. A. Agla	¼	6	12 do	40 82
Arva et Ballymote	J.H Shoebottom	3	2	9 do (au 31 déc. '91)	48 75
do do	T. J. Kestle....	3	2	3 do do do ..	16 25
Atherton et Delhi.....	A. Wilson.....	3	2	12 do	45 00
Aughrim et Bothwell....	W. McAlpine ..	10	6	9 do (au 31 déc. '91)	186 75
do do	W. Gregory	9¾	6	3 do du do .	71 50
do do.	G. Johns	.....	....	Arrérages	88 52
Aughrim et Mosside.....	J. McCabe	4⅘	3	12 mois	100 00
Aughrim et Tancred..... ...	G. Hand	2	2	12 do	39 00
Avon, Putnam et stat. de ch. de fer.	J. A. Kinnee ...	6	6 et 12	12 do	350 00
Avonry et Wilkesport.....	J. Burden	2½	2	12 do	40 00
Aylmer et Dorchester Station.....	Caldwell et McBurney	16⅓	6	6 do (au 30 sept. '91)	182 50
do do	A. Pierce.....	16½	6	6 do du do .	182 50
Aylmer et Dunboyne..... .	W. L. Pierce ...	31	6	12 do	500 00
Aylmer et station de chemin de fer.	do ...	¾	24	12 do	314 00
Aylmer et Seville..... ...,.....	R. C. Wright...	4	2	12 do	51 00
Bayham et Ingersoll.....	W. H. Cook	20	6	12 do	395 00
Becher et Wallaceburg....	J. A. McLean ..	5	3	12 do	95 00
Beech Lane et Tilsonburg.....	E. Gale	2¾	6	12 do	581 24
Belle River et Byrnedale	W. Byrne	5½	1	12 do	55 00
Belmont et London.....	C. W. Barrows .	13	6	3 do (au 30 juin '91)	36 25
do do	J. Charles.....	13	6	9 do du do .	90 00
Belmont et station de chemin de fer	do	½	12	12 do	66 00
Belton et station de chemin de fer..	J. Gibson	⅛	12	12 do	40 00
Belton et Saint-Ives.	H. Powell	9⅜	2	12 do	117 76
Bentpath et Dresden	J. McLachlin ..	7	2	12 do	89 00
Bickford et station de ch. de fer....	J. Baxter	100 vgs.	12	12 do	40 00
Big Point et Dover South....	A. Cheff.....	7¼	3	12 do	90 00
Birr et Devizes, etc.....	J. Lambourne ..	5 et 7	6 et 2	12 do	220 00
Blackwell Station et stat. de ch. de fer	P. Wellington, je	½	2	12 do	26 00
Blandford Station et st. de ch. de fer	E. Eaton	1/16	12	12 do	36 00
Blenheim et Leamington.....	A. E. Rymal ...	38½	6	12 do (moins amende).	1,194 00
Blenheim et Morpeth	M. C. Dexter...	10	6	12 do	275 00
Blenheim et station de ch. de fer...	G. A. Breeze ...	¾	12	12 do	50 24
Blenheim et Rondeau, etc.....	J. B. Reynolds..	5	3 et 6	11 do (au 29 fév. '92)	123 75
do do	C. McKenzie ...	5	3 et 6	1 do du do .	11 25
Blytheswood et Goldsmith	W. Ogle.....	5	3	12 do	80 00
Blytheswood et station de ch. de fer	H. P. Jeffrey ...	¾	6	12 do	113 04

12—2½

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Bornish et Sable	A. McDonald	3	2	12 mois	45 00
Botany et Thamesville	C. McBrayne	5½	2	12 do	84 00
Bothwell et Clachan	A. McArthur	6	3	12 do	125 00
Bothwell et Florence	J. G. Armstrong	9	6	9 do (au 31 déc. '91)	195 00
do do	T. J. Elliott	9	6	3 do du do	59 25
Bothwell et Moravian Town	W. Goolding	4	2	12 do	65 00
Bradshaw et Brigden	W. Bradshaw	5	2	12 do	72 50
Brandy Creek et stat. de ch. de fer	J. Wintermute	⅛	6	12 do	40 00
Brantford et Eagle's Nest	Hunt et Colter	¾	6	12 do	30 00
Brantford et Harley	R. Cavin	14	6	12 do	364 00
Brantford et Langford	W. Reed	8	6	12 do	234 00
Brantford et Mohawk, etc	R. Cavin	12 et 4	3 et 6	12 do	247 00
Brantford et station de ch. de fer	Hunt et Colter	1	54	12 do	367 38
Brantford et Simcoe	A. Hiller	24	6	12 do	840 00
Brantford et boîtes aux lettres	Hunt et Colter	7	12	12 do	315 00
Brewster et Parkhill	S. Gratton	16	3	12 do	149 00
Brigden et station de ch. de fer	J. Armstrong	¼	12	12 do	86 00
Bright et Washington, etc	A. Gatzka	6 et ¼	6 et 12	12 do	255 00
Burford et Cathcart, etc	R. Cavin	5 et 3½	3 et 6	12 do	168 00
Burgessville et Newark	J. Heath	5	6	12 do	180 00
Burgessville et Oriel	W. B. Somerville	8	3	12 do	130 00
Burgessville et station de ch. de fer	E. W. Burgess	⅛	12	12 do	50 24
Byron et London	J. Charles	6	6	12 do	150 00
Calder et station de chemin de fer	H. G. Jones	2¾	2	12 do	49 00
Caledonia et Cayuga	E. Wigg	11	6	12 do	410 00
Caledonia et Conboyville	S. Arrell	6	2	11 do (au 29 fév. '92)	64 17
do do	W. Arrell	6	2	1 do du do	5 83
Caledonia et station de ch. de fer	P. McMullen	½	36	12 do	145 98
Caledonia et Six Nations	J. A. Beaver	4	3	12 do	90 00
Camlachie et Hillsborough	C. L. Hill	9	2	12 do	140 00
Campbellton et West Lorne	J. Martin	6¼	3	12 do	190 00
Canfield et station de ch. de fer	T. Brown	1/16	12	12 do	62 80
Cassels et station de ch. de fer	J. McDonald	8½	3	12 do	149 76
Cayuga et station de chemin de fer	E. Wigg	1½	6	12 do	87 92
Cayuga et Gypsum Mines	M. Thompson	3½	6	12 do	113 75
Cayuga et Kohler	J. Booker	4½	3	12 do	80 00
Cayuga et Upper	J. Everets	12	3	12 do	145 00
Centralia, Creditonetstat.dech.defer	J. Clark	6¼	12	12 do	200 00
Centralia et Mooresville	R. Handford	3¾	6	12 do	200 00
Charing Cross et Doyles	M. Doyle	4½	2	12 do	70 00
Charing Cross et stat. de ch. de fer	J. Hunter	1¼	12	12 do	72 00
Charing Cross et Tilbury Centre	H. W. Howell	25	3	12 do	594 00
Charlemont et Keith	R. Killins	2¾	2	1 do (du 1er mars '92)	2 92
Chatham et Dover South	J. B. Béchard	6	6	12 do	169 00
Chatham et Irwin	T. Irwin	5	2	2 do (au 31 mai '89)	8 33
Chatham et Louisville	H. J. Merritt	6	3	12 do	120 00
Chatham et station de ch. de fer	J. R. Reid	¾	36	12 do	329 70
Chatham et boîtes aux lettres	P. O'Flynn	6½	18	12 do	423 88
Chatham et Van Horn	J. Zink	6	2	12 do	70 00
Chatham et Williams	R. Williams	9	2	12 do	80 00
Cheapside, Jarvis et stat. de ch. de fer	W. Atkinson	16	6 et 12	12 do	449 00
Chevalier et Stony Point	A. Lemire	1	12	12 do	100 00
Christinia et Mount Brydges	T. Pearce	6½	2	12 do	75 00
Clanbrassil et station de ch. de fer	J. Cossar	2	6	12 do	60 00
Clandeboye et Lucan	J. Hodgins	3	12	1 do (au 30 avril '91)	20 80
do do	W. Read	3	12	11 do du do	228 80
Clandeboye et West McGillivray	W. H. Weir	7½	6	12 do	139 00
Clear Creek et Cultus	W. N. Buck	5	2	4 do (au 31 juill. '91)	25 00
do do	do	5	6	8 do du do	112 50
Cobble Hill et Evelyn	A. J. Kernohan	2¾	2	12 do	49 48
Comber et station de ch. de fer	J. Kaufman	¾	12	12 do	150 00
Comber et Windfall	W. Owens	9	2	12 do	100 00
Comet et station de chemin de fer	J. Beaudoin	4½	2	12 do	104 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Copleston et Petrolia	P. Henriod	3¼	6	12 mois	170 00
Corinth et station de chemin de fer	R. Evans	25 perc.	12	12 do	78 00
Corunna et station de chemin de fer	H. J. Miller	⅓	12	12 do	76 00
Cottam et Essex-Centre	J. C. Hicks,	5	6	12 do	195 00
Courtland, Port-Rowan et station de chemin de fer	J. Summerhayes	19¼	6 et 12	12 do	597 00
Courtright et station de chemin de fer (Erié et Huron)	W. A. Cathcart.	⅓	12	12 do	76 00
Courtright et station de chemin de fer (embranchement St-Clair)	do	⅛	12	12 do	78 50
Cowal et Iona Station	G. McCallum	6	2	12 do	79 00
Cranston et station de chemin de fer	J. King	4½	6	12 do	140 00
Crinan et West Lorne	A. McIntyre	4½	2	12 do	75 00
Croton et Dawn Mills	L. Philips	8	3	12 do	87 00
Currie's Crossing et stat. de ch. de f.	W. D. Smith	½	6	12 do	60 00
Darrell et station de chemin de fer	S. Duncan	20 perc.	6	12 do	10 00
Dashwood et Parkhill	J. S. Witzel	16½	6	12 do	439 00
Dawn Mills et Dresden	L. Philips	4	6	12 do	148 00
Deans, Cayuga et stat. de ch. de fer.	J. Shipway	2 et ½	6 et 12	12 do	230 00
Decewsville et station de ch. de fer.	J. Heaton	300 vgs.	12	12 do	60 00
Delaware et London	J. Sharp, jeune	12	6	11 do (au 29 fév. '92)	132 00
do do	F. Ireland	12	6	1 do du do	12 00
Delhi, Lynedoch et stat. de ch. de f.	M. Walther	5	6 et 12	12 do	265 00
Delmer et Tilsonburg	W. T. Armstrong	4½	3	12 do	110 00
Denfield et Duncrieff	J. Hodgins	6½	3	12 do	125 00
Denfield et station de chemin de fer.	J. Edwards	6 perc.	12	12 do	38 00
Dereham Centre et Mitchell's Corner's	W. Short	2	6	12 do	100 00
Dexter et Sparta	C. M. Pettit	4½	3	12 do	85 00
Dolsen et station de chemin de fer	B. Daly	3	1	12 do	25 00
Dresden et station de chemin de fer.	D. Turnbull	7/16	24	12 do	137 00
Drumbo et station de chemin de fer.	H. W. Burgess	⅛ et ¾	12	12 do	160 00
Duart, Palmyra et sta. de ch. de fer	W. M. Curtis	8 et ¼	6 et 12	12 do	345 00
Dunnville et Selkirk	A. Hedden	18	6	12 do	540 00
Eagle et West Lorne	J. Martin	4⅛	12	12 do	200 16
Ealing et The Gore	P. Ackland	3	3	12 do	60 00
Eberts et station de chemin de fer	A. Robertson	10 vgs.	12	12 do	21 00
Edgar's Mills et stat. de ch. de fer	E. Roadhouse	½	6	9 do (au 31 déc. '91)	30 00
do do	do	100 vgs.	6	3 do du do	12 50
Edy's Mills et Oil Springs	D. W. McDougall	3	6	1 do (du 1er mars '92)	6 25
Elford et Essex-Centre	I. Elford	4½	1	12 do	50 00
Elmstead et Tecumseh	J. S. Austin	3½	2	12 do	50 00
Embro et Harrington	W. S. Vannatter	25	6	12 do	340 00
Embro et station de chemin de fer	do	3¾	12	12 do	119 32
Erie et Jarvis	A. Finch	5	2	12 do	80 00
Essex-Centre et Gesto	R. Hamilton	6½	6	12 do	146 50
Essex-Centre et stat. de ch. de fer	T. Rush	¼	17	12 do	110 89
Ettrick, Ilderton et stat. de ch. de fer	J. Little	6 et ½	3 et 12	12 do	144 00
Evelyn et London	A. J. Kernohan.	13	6	12 do	335 00
Exeter et station de chemin de fer	C. Snell	1	24	12 do	188 40
Falkland et Paris Station	W. T. Walker	9	6	12 do	224 00
Fargo et sta. de ch. de fer et transfert	T. B. Sanders	300 vgs.	24	12 do	62 00
Fernhill et London	D. Sells	41¾	6	6 do (du 1er oct. '91)	352 46
Fernhill et Poplar Hill	D. R. Owen	4½	3	6 do (au 30 sept. '91)	50 00
Fingal et Port-Talbot	J. Brown	7	3	12 do	125 00
Fingal et St-Thomas	G. Penwarden	7	6	12 do	149 00
Fingal, Shedden et stat. de ch. de fer	J. Church	3 ½ et	6 et 12	12 do	190 00
Fisherville et Nelles Corners, etc.	J. Orth	4 et ½	6 et 12	12 do	137 00
Fletcher et station de chemin de fer.	R. Sainsbury	¼	12	12 do	50 00
Florence et Oakdale	A. Lowrie	6	2	12 do	61 25
Florence et Rutherford	S. Hubbard	6	3	12 do	95 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Forest et station de chemin de fer..	P. Smith	40 vgs.	6	4 mois (au 31 juillet '91)	14 70
do do	do	40 vgs.	12	8 do du do ..	58 52
Forest et Ravenswood.....	P. McCallum...	9	3	12 do	100 00
Forestville et station de chemin de fer	H. C. Gifford...	$\frac{3}{4}$	12	6 do 13 jours (au 13 oct. '91)	66 95
do do	do ...	$\frac{5}{6}$	12	5 do 18 jours (du 13 oct. '91)	64 56
Frome et station de chemin de fer..	W. F. Silcox....	$1\frac{1}{2}$	6	12 do	78 50
Garnet et station de chemin de fer..	T. Sullivan. ...	$\frac{1}{8}$	12	12 do	40 00
Gladstone et Harriettsville.....	L. McMurray...	3	6	6 do (au 30 sept. '91)..	44 00
do do	F. Lavine	3	6	6 do du do ..	39 50
Glanworth et station de chem. de fer	J. Turnbull.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do	63 60
Glencoe et Kilmartin.....	D. B. McIntyre.	$4\frac{1}{2}$	3	12 do	90 00
Glencoe et Strathburne..	J. Smith	$2\frac{1}{2}$	6	6 do (au 30 sept. '91)..	60 00
do do	A. Crothers.....	$2\frac{1}{2}$	6	6 do du do ..	56 16
Glencolin et Springfield.....	S. T. Young....	3	3	12 do	96 00
Glendale et White Oak.....	J. A. Dicy.....	$2\frac{1}{4}$	3	12 do	55 00
Glenmeyer et Kinglake.....	H. Walmsley...	3	3	12 do	80 00
Glenoak et Longwood.....	L. J. Hixon	8	2	9 do (au 31 déc. '91)..	51 75
Glenrae et station de chemin de fer.	O. Jansohn.....	50 vgs.	12	12 do	20 00
Glenshee et Lynedoch.....	O. Jones.....	$1\frac{1}{4}$	6	12 do	300 00
Gordon et station de chemin de fer..	J. C. Duff.....	$\frac{1}{16}$	12	12 do	50 00
Granthurst et St. Marys.....	J. Finnie.....	5	2	12 do	60 00
Granton et Whalen.....	J. H. Millson...	5	2	12 do	70 00
Hagersville et station de ch. de fer.	D. Spears.	$\frac{1}{5}$	36	12 do	140 00
Hagersville, Selkirk et st. de ch. de f.	M. Hess	14	6	12 do	313 00
Hagersville et Springvale	S. Kenner	4	6	12 do	140 00
Harley et Hatchley Station.....	B. Powell.....	4	2	3 do (au 30 juin '91)..	18 75
do do ...	C. Yates.....	4	2	9 do du do ..	48 75
Harley et New-Durham....	R. Cavin.....	5	6	12 do	132 00
Harrow et station de chemin de fer.	C. J. Pastorins..	$\frac{1}{3}$	6	12 do	51 21
Hartford et Waterford.....	D. Kitchen.....	10	6	12 do	200 00
Harwich et station de chem. de fer..	I. Secor	7	6	12 do	254 00
Hawtrey et Northfield-Centre, etc..	J. W. Hainer...	12	6 et 12	12 do	394 00
Hawtrey et station de chem. de fer.	C. J. Treffry....	$\frac{1}{16}$	12	12 do	30 00
Heather et Walkers.....	D. McIntyre.. .	3	2	12 do	50 00
Hickson et station de chem. de fer..	T. J. Loveys....	$\frac{1}{16}$	12	12 do	20 00
Highgate et station de chem. de fer.	D. Teetzel.....	1	12	9 do (au 31 déc. '91)...	108 00
do do	B. Teetzel.....	1	12	3 do du do ..	39 00
Highgate et Turin.....	D. Teetzel...	5	3	12 do	100 00
Hillman et Leamington.....	R. Manery	6	2	12 do	75 00
Hubrey et station de chemin de fer.	J. Elliott.	$2\frac{3}{4}$	3	12 do	60 00
Hyde Park Corners et sta. de ch. de f.	L. McNames ...	1	3	6 do (au 30 sept. '91)..	20 00
Ingersoll et Peebles.....	G. Corey	$6\frac{1}{2}$	2	12 do	75 00
Ingersoll et Port-Burwell	E. Gray.....	32	6	12 do	855 00
Ingersoll et station de chemin de fer.	W. McIntosh...	$\frac{3}{8}$	12	1 do (au 30 avril '91)..	8 75
do do . .	G. Matheson....	$\frac{3}{8}$	12	11 do du do ..	96 25
Ingersoll et boîtes aux lettres.....	J. Moore.....	4	18	12 do	225 00
Innerkip et station de chemin de fer.	L. E. Edwards..	$\frac{1}{3}$	12	12 do	100 48
Inwood et station de chemin de fer..	M. Courtright ..	25 vgs.	12	12 do	40 00
Iona et station de chemin de fer....	W. Fletcher.....	2	12	12 do	125 00
Jaffa et Orwell	L. Ferguson ...	3	2	12 do	40 00
Jarvis et station de chemin de fer et transfert.....	E. A. Lea	$\frac{3}{8}$	24et18	12 do	240 00
Jennettes Creek et stat. de ch. de fer.	F. C. Peck.....	250 vgs.	6	4 do (du 1er déc. '91).	13 33
Jura et Thedford.....	J. McCordic....	$7\frac{1}{2}$	3	12 do	111 40
Keith et Tupperville.....	R. Killins	$1\frac{1}{2}$	2	12 do	45 00
Kent Bridge et Thorncliffe.....	G. B. Shaw.....	3	2	12 do	50 00
Khiva et Shipka.....	W. Holt, jeune..	2	2	12 do	39 52

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Kimball et station de chemin de fer.	B. Gerow	1/16	6	12 mois	25 00
Kimball et Seckerton	W. Gray	3	3	12 do	62 40
Kingscourt et station de ch. de fer.	R. H. Wilson	1	3	12 do	50 00
Kingsmill et Mapleton	L. Johnson	4	6	12 do	164 75
Kingsmill et station de ch. de fer	J. O. Robertson	40 perc.	12	12 do	44 13
Kingsville et Pelee Island	S. Graham	20	1	12 do	560 00
Knapdale et Newbury	W. Black	1/2	12	12 do	70 00
Kingsville et station de ch. de fer	J. McDonald	6	1	12 do	40 00
Lakeside et Thamesford	H. Herlich	11	6	12 do	198 00
Lambeth et Raper	J. Howlett	4	2	12 do	48 00
Langton et Marston	E. Long	5	2	12 do	44 12
La Salette et station de ch. de fer	J. Gibbons	1/16	24	12 do	60 00
Lawrence Station et stat. de ch. de f.	A. Widdifield	5	6	9 do (au 31 déc. '91)	116 81
do do	M. C. Smith	5	6	3 do du do	36 00
Leamington et station de ch. de fer.	S. C. Wigle	3/4 et 1/4	24et12	12 do	125 00
Leesboro' et Thorndale	E. Hopkins	3 1/2	3	12 do	46 80
Littlewood et Talbotville Royal	J. Wait	6	2	12 do	94 00
London et terrain de l'Exposition	W. J. Smith	.....	....	Voyage spécial	15 00
London et London-Est	H. Keyes	1	24	12 mois	140 00
London et London-Ouest	J. R. Gurd	1 1/2	12	12 do	80 00
London et Lucan	J. W. Orme	16 1/2	6	12 do	399 00
London et Nairn	D. Sells	21 1/4	3	6 do (au 30 sept. '91)	187 50
London et Odell	T. Tomlinson	3 3/4	3	12 do	60 00
London et station du ch. de fer P.C.	Dominion Transfer Co	1/4	12	12 do	157 00
London et station du chemin de fer de L. H. et B	The Shedden Co. (Limited)	1/4	24et12	12 do	400 00
London et boîtes aux lettres	M. O'Meara	1/4	12	12 do	78 50
London—Transport des facteurs	London Street Railway Co.	.....	.....	9 do (du 1er juill. '91)	300 00
Longwood et Osman	F. Marshall	8	2	3 do (du 1er janv. '92)	18 50
Lowlands et Wanstead	W. J. Morris	5	1	12 do	50 00
Lucan et station de ch. de fer	W. Porter	1/4	6	12 do	75 00
Lynn Valley et station de ch. de fer	E. Edwards	1/8	12	12 do	25 00
Lynnville et station de ch. de fer	W. Axford	2 1/4	6	12 do	99 00
McCready et Newbury	D. Ross	6	2	12 do	60 00
McGregor and et stat. de ch. de fer.	F. A. Reaume	1/8	12	9 do (au 31 déc. '91)	47 20
do do	A. Drouillard	1/8	12	3 do du do	15 60
Maidstone et station de ch. de fer	I. Halford	1/4	12	12 do	125 60
Mandamin et Vyner	T. Carrick	5	3	12 do	156 00
Maple Lodge et station de ch. de fer	G. Windsor	1 1/4	3	6 do (au 30 sept. '91)	30 00
do do	A. W. Smith	1 1/4	3	1 do (au 31 oct. '91)	5 00
do do	J. Andrews	1 1/4	3	5 do du do	22 92
Melbourne et Middlemiss	J. Greaves	4	6	12 do	150 00
Melbourne et station de ch. de fer	I. M. Cady	1/4	12	12 do	50 00
Mitchell's Bay et Oungah	A. P. Akins	8 1/2	2	12 do	120 00
Moore et station de ch. de fer	J. Morrison	1/6	12	12 do	50 00
Morpeth et Thamesville	R. S. Walters	15	6	12 do	239 00
Mull et station de chemin de fer	N. Watson	1/8	6	12 do	55 00
Muncey et station de chemin de fer.	A. McGregor	15 perc.	12	12 do	35 00
Napier et Rokeby	M. Campbell	4	2	12 do	50 00
Napier et Strathroy	W. W. Bowlby	11	6	9 do (au 31 déc. '91)	262 50
do do	W. Winters	11	6	3 do du do	87 50
Newbury et Wardsville	J. H. Cady	3	12	12 do	150 00
New-Sarum et station de ch. de fer.	G. W. Cloes	5/8	12	12 do	157 00
Nixon et station de chemin de fer	J. Bannister	300 vgs.	12	12 do	62 60
Nober et station de chemin de fer	G. Barlow	100 vgs.	12	12 do	25 00
Normandin et Vittoria	S. Ottley	4	3	12 do	68 00
North Buxton et stat. de ch. de fer.	G. B. Shreve	1/8	12	12 do	40 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Norwich station de chemin de fer...	J. Lawrason....	$\frac{1}{3}$	24	12 mois	150 00
Oakland et Windham Centre, etc...	G. Taylor	13	6 et 12	12 do	372 00
Ohsweken et Tuscarora	S. J. McKelvey.	$3\frac{1}{2}$	3	12 do	95 00
Oil City et station de ch. de fer	R. S. Grant	$\frac{1}{16}$	12	12 do	94 20
Oil City et Wheeler.....	J. Gallaway	$6\frac{1}{2}$	2	2 do (au 30 mai '91)..	16 66
do do	do ..	$7\frac{1}{4}$	2	7 do (au 31 déc. '91)..	65 06
do do	J. R. Woodwark	$7\frac{1}{4}$	2	3 do du do ..	26 00
Oil Springs et station de ch. de fer..	T. Smith	200 vgs.	12	12 do	62 80
Oldcastle et station de ch. de fer ...	M. McCarthy...	100 vgs	12	12 do	50 00
Olinda et Ruthven.....	F. A. Wigle ..	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	150 00
Oliver et Thorndale.....	J. G. McLeod ..	6	2	12 do	100 00
Oneida et station de chemin de fer..	J. Murray.....	$\frac{1}{4}$	6	3 do (au 30 juin '91)..	31 25
do do ..	W. Reid.....	$\frac{1}{4}$	6	9 do du do ..	93 75
Onondago et station de ch. de fer...	J. Buckwell	$\frac{1}{4}$	6	12 do	109 90
Orwell et station de chemin de fer..	W. J. Gegan ...	$\frac{1}{2}$	12	12 do	117 00
Ossian et Sarnia	M. Nesbitt	$17\frac{1}{16}$	3	12 do	318 28
Otterville et station de ch. de fer...	P. Mitchell.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	100 48
Oungah et Wallaceburg	D. McLean.....	11	6	12 do	300 00
Oxley et station de chemin de fer...	A. Elliott	$6\frac{3}{4}$	6	12 do	290 00
Paris et station de chemin de fer ...	H. Oliver.....	1	36	12 do	376 80
Paris et boîtes aux lettres.....	G. Stanton	2	12	9 do (au 31 déc. '91)..	72 00
do do	O. Hitchcox	2	12	3 do du do ..	24 00
Parkhill et station de ch. de fer	G. Simpson.....	$\frac{1}{8}$	12	12 do	85 00
Parkhill et Strathroy	H. McKone	18	3	12 do	265 00
Patillo et station de chemin de fer..	D. Coutts.....	$\frac{1}{5}$	6	12 do	25 00
Pelee Island et Pelee Island East...	G. Gow	11	1	12 do	70 00
Perch Station et stat. de ch. de fer..	R. Bright	$\frac{5}{8}$	2	12 do	50 00
Petrolia et station de ch. de fer.....	R. Barclay	$\frac{1}{4}$	24	12 do	100 00
Petrolia et Wilsoncroft	J. L. Wilson....	$4\frac{1}{2}$	2	12 do	100 00
Pike Creek et Tecumseh	G. Bedell.....	2	3	9 do (au 31 déc. '91)..	45 00
do do	E. H. Doumouchelle	2	3	3 do du do ..	15 00
Pond Mills et station de ch. de fer..	J. Gilmore.....	3	3	12 do	75 00
Port-Burwell et Port-Rowan	J. Thompson ...	22	6	12 do	470 00
Port-Dover et station de ch. de fer..	B. J. Evans	$\frac{1}{2}$ et $\frac{1}{3}$	6 et 12	12 do	89 00
Port-Dover et Victor	H. W. Ansley ..	$4\frac{1}{2}$	3	12 do	110 00
Port-Franks et Thedford	G. Burley	6	3	12 do	115 00
Port-Lambton et stat. de ch. de fer.	J. D. McNulty..	$\frac{1}{8}$	12	12 do	50 00
Port-Rowan et stat. de ch. de fer...	R. W. Meadows.	$\frac{1}{2}$	12	12 do	100 00
Port-Ryerse et Simcoe	P. McCoy	6	6	12 do	169 00
Port-Stanley et station de ch. de fer	M. Payne	$\frac{1}{8}$	24	12 do	160 00
Ratho et station de chemin de fer...	G. Steedsman ..	$\frac{1}{8}$	6	12 do	52 00
Renton et station de chemin de fer..	W. Renton	$\frac{1}{2}$	12	12 do	78 00
Renton et Tyrrell	W. Blanchard ..	$1\frac{3}{4}$	3	12 do	52 00
Richwood et station de ch. de fer...	W. Taylor.....	$\frac{1}{2}$	6	12 do	78 50
Ridgetown et station de ch. de fer..	L. S. Hancock..	1	17	12 do	142 40
Rockford et station de ch. de fer....	R. Russell.....	4	6	12 do	150 00
Rodney et station de ch. de fer.....	A. Humphrey ..	30 vgs.	12	12 do	62 80
Round Plains et Waterford	B. H. Rammage.	4	3	12 do	95 00
Rowan Mills et Walsingham Centre.	S. Bressan.....	7	3	12 do	114 00
Ruscom Station et stat. de ch. de fer	J. D. Mathers ..	50 vgs.	12	12 do	15 25
Ruthven et station de ch. de fer....	T. H. Wigle....	$\frac{1}{4}$	12	12 do	78 00
St. George et station de ch. de fer..	J. Woodley.....	1	24	12 do	251 20
St. Joachim, River Ruscom et station de chemin de fer	J. Bacon	3	6	12 do	135 00
St. Thomas et station de ch. de fer..	M. A. Boughner.	1	72	12 do	546 36
St. Thomas et Sparta	W. Gregory.....	11	6	12 do	176 00
St. Thomas et boîtes aux lettres....	F. E. Ermatinger	3	12	12 do	175 00
St. Thomas et Talbotville Royal....	J. Wait	$3\frac{1}{2}$	6	12 do	120 00
St. Williams et station de ch. de fer	J. H. Cope	$\frac{1}{3}$	12	12 do	100 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Sandwich et Windsor	S. Page	2	6	12 mois	180 00
Sarnia et stat. de ch. de fer (E. et H.)	J. J. Ross	100 vgs.	12	12 do	94 20
Sarnia et Point-Edward	H. W. Mills	2	6	8 do 6 jours (au 6 déc. '91)	107 00
do do	do	2	12	3 do 25 jrs du do	100 00
Sarnia et Port-Huron	J. P. Dawson	2	12	12 do	150 00
Sarnia et boîtes aux lettres	do		12	12 do	149 00
Shetland et Sutherland's Corners	J. W. McKeown	5	3	12 do	90 00
Silver Hill et Tain	M. A. Richards	2½	2	12 do	23 10
Simcoe et Air Line Station	H. W. Pursel	1	12	12 do	146 00
Simcoe et stations de ch. de fer	do	12	12	12 do	155 36
Sombra et station de ch. de fer	J. Whitely	⅕	12	12 do	50 00
Sombra et Thornyhurst	R. McNeil	6	2	6 do (au 30 sept. '91)	30 00
do do	J. Featherston	6	2	6 do du do	37 00
Sombra et Wilkesport	W. Micks	8	6	12 do	180 00
Springfield et station de ch. de fer	J. Dennis	¼	12	9 do (au 31 déc. '91)	66 00
do do	W. J. Crawford	¼	12	3 do du do	22 00
Springford et stat. de ch. de fer, etc.	A. Leach	3	6 et 12	12 do	174 00
Staples et station de ch. de fer	R. F. Staples	30 perc.	6	3 do (au 30 juin '91)	6 25
do do	H. Staley	30 perc.	6	6 do (au 31 déc. '91)	16 00
do do	W. A. Maricle	30 perc.	6	3 do du do	8 00
Strathallan et Woodstock	G. Teetzel	14	6	12 do	300 00
Strathroy boîtes aux lettres	H. McColl		18	12 do	50 00
Sweaburg et Woodstock	W. H. Barton	6	3	12 do	86 00
Sylvan et Widder	W. Randall	3	6	12 do	144 00
Tavistock et station de ch. de fer	G. Matheson	⅛	12	12 do	50 00
Thamesford et station de ch. de fer	W. Brock	¼	12	12 do	98 90
Thedford et station de ch. de fer	J. G. Brown	300 vgs.	6	12 do	50 00
The Grove et station de ch. de fer	T. A. Robinson	¼	12	12 do	50 00
The Mettawas et station de ch. de fer	J. H. Walker	¼	12	1 do 29 jours (au 18 sept. 1891)	0 82
Tilbury Centre et stat. de ch. de fer	J. Bartley	½	12	12 do	125 60
Tilsonburg et stat. du ch. de fer C.S.	E. et C. Becker	2	12	12 do	188 40
Tilsonburg et stat. du ch. de fer G.T.	W. Parker	1	12	12 do	141 30
Townsend Centre et Waterford	D. Kitchen	3	3	12 do	75 00
Tupperville et station de ch. de fer	J. J. Sutor	30 vgs.	6	8 do 2 jours (au 2 déc. 1891)	16 88
do do	D. S. Denhardt	30 vgs.	6	3 do 29 jours du do	8 24
Turnerville et station de ch. de fer	W. Turner	¼	6	12 do	25 00
Tuscarora et station de ch. de fer	S. J. McKelvey	¼	6	12 do	109 90
Tyrconnell et Wallacetown	W. Hall	4	6	12 do	105 00
Uttoxeter et Wanstead	N. K. Nesbitt	6	3	12 do	100 00
Vandecar et Woodstock	N. Schooley	9	3	12 do	117 50
Vereker et station de ch. de fer	J. Bondy	3	6	12 do	172 70
Villa Nova et station de ch. de fer	M. McAlpine	¼	6	12 do	50 00
Vittoria et station de ch. de fer	F. A. Finch	⅖	12	12 do	80 00
Vittoria et Walsh	S. Ottley	4	6	12 do	126 00
Wabuno et station de ch. de fer	B. D. Varnum	4	6	12 do	148 00
Walkers et station de ch. de fer	J. Greaves	⅛	12	12 do	30 00
Walkerville et station de chemin de fer (C. G.-T.)	G. W. Busch	10 vgs.	24	6 do (au 30 sept. '91)	60 00
do do	N. B. Vrooman	10 vgs.	24	6 do du do	60 00
Walkerville et station de chemin de (L. E. E. et D.)	G. W. Busch	125 vgs.	6	6 do (au 30 sept. '91)	20 00
do do	N. B. Vrooman	125 vgs.	6	6 do du do	20 00
Walkerville et Windsor	do			Voyages spéciaux	1 00
Wallaceburg et station de ch. de fer	J. B. McDougall	⅛	24	1 mois 13 jours (au 13 mai 1891)	8 84
do do	D. B. McDonald	⅛	24	2 do 18 jours (au 31 juillet 1891	27 20
do do	M. Doyle	⅛	24	8 do du do	56 67

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de London, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Wallacetown et station de ch. de fer	W. Hall	2½	12	12 mois	150 00
Walnut et Watford	A. Black	6	2	12 do	100 00
Warwick et station de ch. de fer	J. Smith	8	6	12 do	195 00
Waterford et station de ch. de fer	B. H. Rammage	¼	12	12 do	73 00
Weidman et station de ch. de fer	O. Jansohn	50 pds.	12	12 do	15 00
Weldon et station de ch. de fer	R. Warwick	¼	6	23 jours (au 23 avril '91)	2 52
Whitehead Station et st. de ch. de fer	F. H. McDonald	50 vgs.	12	12 mois	40 00
Wilton Grove et station de ch. de fer	P. Murray	¼	6	12 do	45 00
Windsor et Détroit, E.-U.	M. H. McCarthy	2	18	12 do	645 00
Windsor et stat. de ch. de fer (C.S.)	S. D. Huff	1	23	9 do (au 31 déc. '91)	158 13
do do	M. H. McCarthy	1	17	3 do du do	49 72
Windsor et station de chemin de fer (L. E. E. et D.)	do	1½	6	12 do	94 20
Windsor et boîtes aux lettres	W. H. Offett		12	5 jours (au 5 juillet '91)	4 00
do do	M. H. McCarthy		12	15 do (au 20 juillet '91)	15 00
do do	J. Dyer		12	8 mois 11 jours du do	318 50
Wolverton et station de ch. de fer	S. Clans	1	12	9 do (au 31 déc. '91)	85 50
do do	S. Curry	1	12	3 do du do	27 00
Woodslee et station de ch. de fer	J. P. Henry	1½	12	12 do	157 00
Woodstock et st. de c. de fer (C.C.V.)	J. A. McKenzie	1	12	12 do	125 00
Woodstock et station de chemin de fer (Pt. D. et L. H.)	do	⅓	24	12 do	190 00
Woodstock et boîtes aux lettres	R. Kerr	3¼	18	12 do	140 00
Wyton Station et stat. de ch. de fer	G. Scatcherd	⅛	12	12 do	20 00
Yarmouth-Centre et st. de ch. de fer	G. A. Parlee	½	6	12 do	100 00
				Total	$53,185 83

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DU MANITOBA.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Adelpha et Killarney	H. Mason	20	2	9 mois (au 31 déc. '91)	180 00
Aikenside et Chater	W. Curle	12½	1	10 do (au 31 janv. '92)	101 83
Alameda et Coalfields	M. McKay	28	1	12 do	182 50
Alameda et Glen Ewen	T. Ewen	9	1	12 do	110 00
Alexander Station et Pendennis	W. R. Parry	18	1	6 do (du 1er oct. '91)	78 00
Alexander Station et stat. de ch. de f.	J. F. Walker	⅛	12	12 do	66 18
Almasippi et Campbellville	G. Gray	8	1	12 do	75 00
Alta et Lorne	H. Mussell	4	1	2 do (du 1er fév. '92)	8 66
Alta et Manitou	W. Tole	15	1	3 do (au 31 janv. '92)	31 99
Alta et station de chemin de fer	H. Mussell	½	2	2 do (du 1er fév. '92)	8 33
Alvena et Batoche	J. Caron	22	1	12 do	130 00
Antler et station de chemin de fer	H. F. Hostetter	⅛	2	1 do 14 jours (au 14 mars '92)	2 36
do do	do	⅛	4	17 jours (du 14 mars '92)	1 86
Antler et Workman	S. M. Colquhoun	20	1	2 mois (du 1er fév. '92)	31 66
Arden Station et Glenholm	M. Snelgrove	8	1	12 do	60 00
Arden Station et stat. de ch. de fer	M. E. Boughton	⅛	8	12 do	50 00
Argyle et Stonewall	H. McLeod	9	1	12 do	80 00
Arizona et Sidney	R. Parkinson	8	1	1 do (du 1er mars '92)	6 25
Armstrong's Lake et stat. de ch. de f.	J. Sharp	1¾	1	12 do	52 00
Arnaud et Dominion City	J. M. Martineau	9	2	12 do	208 00
Arrochar et station de ch. de fer	R. McDonald	¾	3	12 do	32 00
Arrow River et Beulah	J. Evans	22	1	3 do (au 30 juin '91)	45 00
Arrowton et Parkisimo	J. T. Stubbins	20	1	9 do (du 1er juillet '91)	135 00
Asessippi et Russell	J. Muir	15	2	12 do	293 00
Asessippi et Tumbell	J. Edwards	14	2 p.m.	12 do	36 00
Ash Creek et Moropano	R. Johnston	5	1	8 do (au 30 nov. '91)	34 66
Assiniboine et Poplar Point	G. M. Jackson	4	2	12 do	112 48
Aubigny et station de chemin de fer	G. Pichette	2½	2	2 do (du 1er fév. '92)	12 50
Aubigny et Ste-Agathe	A. Bernier	7	2	10 do (au 31 janv. '92)	73 53
Austin et station de chemin de fer	E. C. Wheeler	⅛	14	12 do	116 64
Aweme et Deux Rivières	C. Bellhouse	5	1	12 do	60 00
Balcarres et Indian-Head	J. Balfour	27	1	12 do	250 00
Baldur et Grund	S. Christopherson	6	2	4 do (du 1er déc. '91)	38 66
Baldur et Moropano	J. Chester	8	1	4 do do	30 00
Baldur et station de chemin de fer	do	⅛	4	4 do do	5 00
Balgonie et Davin	G. W. Elliott	12	1	12 do	65 00
Balgonie et Loon Creek	B. Woolhouse	37	1	3 do (au 30 juin '91)	78 00
do do	W. Cockwill	37	1	9 do du do	243 75
Balgonie et station de chemin de fer	J. B. Hawkes	⅛	12	12 do	80 00
Balmerino et Binscarth	J. Fletcher	4	2	12 do	80 00
Balmoral et Pleasant Home	R. Rutherford	18	1	12 do	148 00
Balmoral et Stonewall	do	8	3	12 do	192 00
Barclay et station de chemin de fer	N. Veistrup	⅛	12	7 do (du 1er sept. '91)	9 33
Barnett et station de chemin de fer	J. H. Dolmage	1/16	2	2 do (au 30 nov. '91)	0 17
Barnsley et station de ch. de fer	J. Glenn	¾	4	6 do 30 jours (au 30 oct. '91)	30 24
do do	do	¾	6	5 do 1 jour (du 30 oct. '91)	29 00
Bates et Carmen	R. Squires	12	2	7 do (du 1er sept. '91)	121 33
Batoche et Boucher	P. Parenteau	23	1	6 do (au 30 sept. '91)	62 50
Batoche et Stobart	A. Fisher	6	1	12 do	78 00
Battleford et Onion Lake	Leeson et Scott	102	2 p.m.	12 do	1,762 20
Battleford et Saskatoon	do	90	2	12 do	7,049 20
Beauséjour et Brokenhead	E. A. Dugard	14	1	12 do	130 00
Belcourt et Reaburn	T. Brown	4	2	12 do	60 00
Belleview et Virden	A. Mooney	42	1	9 do (au 31 déc. '91)	267 27
do do	J. Little	42	1	3 do du do	87 50

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Belmont et Minette	I. Heasley	8	1	4 mois (du 1er déc. '91)	21 66
Belmont et station de chemin de fer	do	¼	4	4 do do	5 00
Belses et Pipestone	W. Crothers	7½	1	12 do	60 00
Benbecula et Wapella (Compensation pour résiliation du contrat.)	D. Miller	8	1		5 00
Beresford, Roseland et st. de ch. de f.	J. Casey	2 et 10¾	2	4 mois (du 1er déc. '91)	90 00
Bertha, Brandon et Minnewawa	R. Crompton	33 et 27	1	12 do	572 00
Beulah et Elkhorn	G. W. Marsh	25	2	12 do	468 00
Binscarth et Binscarth Farm	J. Fletcher	6	2	4 do (au 31 juillet '91)	33 33
Binscarth et Lidford	E. W. Ham	7	1	9 do (au 31 déc. '91)	39 36
Binscarth et station de ch. de fer	E. H. Williams	1/16	7	12 do	87 48
Binscarth et Seeburn	O. Seebach	14	1	3 do (du 1er janv. '92)	25 00
Binscarth et Snake Creek	C. Hamilton, jeu	18½	1	8 do (du 1er août '91)	100 00
Binscarth Farm et Snake Creek	do	12½	1	4 do (au 31 déc. '91)	41 66
Birds Hill et station de ch. de fer	G. Chudleigh	½	6	12 do	125 20
Birtle et Moosomin	G. F. Dunn	37	2	12 do	570 00
Birtle et station de chemin de fer	W. G. N. Porteous	½	8	12 do	130 00
Birtle et Seeburn	A. Swainson	20	1	9 do (au 31 déc. '91)	97 50
Birtle et Warleigh	J. C. Dudley	8	1	12 do	60 00
Blythfield et La Salle	W. H. Mellow	14	1	3 do (du 1er janv.) '92	35 00
Blythfield et Starbuck	do	9	1	9 do (au 31 déc. '91)	60 00
Boharm et Moose Jaw	B. Smith	11	1	12 do	75 00
Boissevain et Desford	A. McKnight	24	2	12 do	138 75
Boissevain et Heaslip	G. F. Brown	23	2	7 do (au 31 janv. '92)	204 91
do do	do	25¼	2	1 do (au 29 fév. '92)	25 15
do do	do	20¼	2	1 do du do	25 15
Boissevain et Langvale	do	32	2	3 do (au 30 juin '91)	127 00
Boissevain et station de ch. de fer	A. McKnight	⅛	12	12 do	100 00
Boissevain et Sheppardville	G. F. Brown	17	2	1 do (du 1er mars '92)	12 50
Boissevain et Wapaha	J. Sheppard	14	1	12 do	145 60
Boscurvis et Moosomin	F. H. Stephenson	113	1	12 do	913 64
Boucher et Halcro	J. Gerrond	12	1	6 do (du 1er oct. '91)	48 00
Bradwardine et Logoch	W. Beamish	14	1	6 do (au 30 sept. '91)	55 00
Bradwardine, Logoch et Ralphtown	do	14 et 7	1	6 do du do	82 50
Brandon et Pendennis	W. J. Sargent	20	1	1 do (au 30 avril '91)	16 00
do do	H. E. Donald	20	1	5 do (au 30 sept. '91)	80 00
Brandon, bureau de poste et douane	A. Munroe	½	6	Du 1er janv. '85 au 22 sept. '91	168 15
Brandon et station de chemin de fer	do	¼ et ⅛	14, 6, 4	9 mois (au 31 déc. '91)	270 99
do do	J. C. Kavanagh	¼ et ⅛	14, 6, 4	3 do du do	141 42
Brandon et Rapid City	A. Stewart	20	6	12 do	750 00
Brandon et Souris	J. B. Roberts	26¾	3	8 do (au 30 nov. '91)	441 67
Brandon et Deux-Rivières	J. Little	32	2	5 do (au 31 août '91)	270 83
do do	do	33½	2	4 do (au 31 déc. '91)	226 81
Brandon Hills et stat. de ch. de fer	J. Baker	3	2	3 do (du 1er janv. '92)	26 00
Bredenbury et station de ch. de fer	J. J. Buchanan	1¼	1	12 do	26 00
Bridge Creek et Franklin	J. Tortington	3½	3	12 do	95 00
Brierwood et Roden	W. H. Gray	6	1	12 do	65 00
Broadview et Cotham	G. Rainville	17	1	8 do (du 1er août '91)	60 00
Broadview et station de ch. de fer	R. Patterson	⅛	12	12 do	140 00
Brookdale et Carberry	H. Glass	20	1	12 do	90 00
Bru et Cypress River	H. Josephson	7½	2	12 do	100 00
Burnbank et Two-Creeks	A. Grant	6	1	12 do	63 00
Burnside et station de ch. de fer	W. A. McIntosh	5½	2	12 do	180 00
Butterfield et Workman	A. A. Johnstone	23½	1	10 do (au 31 janv. '92, et voyag. suppl.)	200 62
Cadurcis et Minnedosa	W. A. Smith	6	2	12 do	156 00
Calf Mountain et Thornhill	F. Bolton	6	2	12 do	130 00
Calgary, bureau de poste et douane	G. C. King	⅛	6	12 do	25 00
Calgary et Fort McLeod	W. H. Ford	102	1	12 do	1,200 00
Calgary et Fort Saskatchewan	Leesom et Scott	218	1	4 do 15 jours (au 15 août '91)	3,201 51

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Calgary et stations de chemin de fer	W. Slingsby	⅛	12, 14	12 mois	362 22
Calgary et Spring Bank	W. Mickle	12	1	12 do	104 00
Camille et station de chemin de fer	W. H. Smith	10	2	8 do (au 30 nov. '91)	140 15
do do	do	12	2	4 do du do	89 86
Carberry et station de ch. de fer	M. Wise	⅛	14	12 do	175 00
Carberry et Wellwood	G. R. Black	14½	2	12 do	229 00
Carievale et station de ch. de fer	S. Bishop	2½	1	2 do (du 1er fév. '92)	8 66
Carlingville et Oak River	J. L. Fraser	15	1	12 do	154 20
Carman et Pomeroy	J. Sutton	8	1	12 do	80 00
Carman, Lintrathen et Roseisle	J. Bruce	¼, 13½ et 26	1	12 do	333 36
Carman et Salterville	R. Squires	4	2	5 do (du 31 août '91)	43 33
Carnduff et station de ch. de fer	J. P. Carnduff	⅛	2	1 do 14 jours au 14 mars '92)	2 95
do do	do	⅛	4	17 jours du do	2 10
Carnduff et Sourisford	J. D. Bride	40	1	9 mois (au 31 déc. '91)	297 00
do do	A. Beaton	40	1	1 do (au 31 janv. '92)	49 50
Caron et station de ch. de fer	A. H. Powell	⅛	6	12 do	30 00
Carssdale et station de Lumsden	E. Carss	2	2	12 do	29 90
Cartwright et station de ch. de fer	T. S. Menarey	⅛	12	12 do	104 00
Castleavery et Shellmouth	J. Dugan, jun.	14	1	12 do	117 00
Chater et station de ch. de fer	P. Dickson	⅛	12	6 do (au 30 sept. '91)	31 30
do do	R. A. McLaren	⅛	12	4 do (au 31 janv. '92)	20 87
do do	J. G. Hoey	⅛	12	2 do du do	10 43
Churchbridge et Clumber	W. Lister	30	1	12 do	145 00
Churchbridge et station de ch. de fer	B. D. Westman	⅛	3	12 do	75 00
Clandeboye et Dunana	T. A. Angus	10	1	12 do	49 00
Clandeboye et Selkirk	S. H. Ward	8	2	12 do	130 00
Clarkleigh et Lundar	H. Johnson	6	1	12 do	40 00
Clarkleigh et Lundyville	J. Clark	18	1	12 do	122 50
Clarkleigh et Reaburn	D. Boyer	40	2	12 do	409 00
Clarkleigh et Seamo	T. Seaman	5	1	3 do (au 30 juin '91)	9 75
do do	A. Micklewright	6	1	9 do du do	25 50
Clearwater et station de ch. de fer	R. Rogers	¼	12	12 do	156 00
Cold Springs et Minnewakan	W. A. Fidler	6	1	12 do	33 00
Cook's Creek et Winnipeg	W. J. Buxton	22	2	12 do	416 00
Craigilea et Roseberry	A. Kelso	12	1	8 do (au 30 nov. '91)	69 33
Cravan et Tregarva	L. H. Hoskins	7½	1	12 do	75 00
Creeford et Neepawa	W. R. Dunlop	22	2	10 do (au 31 janv. '92)	304 16
Cree Hill et Poplar Grove	W. H. Carter	6	2	4 do 12 jours (du 19 nov. '91)	38 15
Cree Hill et station de ch. de fer	do	4	2	3 do (au 18 nov. '91)	26 56
Crescent Lake et Saltcoats	E. Salisbury	18	1	10 do (au 31 jan. '92)	112 50
do do	S. H. Hopcraft	18	1	2 do du do	21 66
Crewe et Fort Ellice	J. Ellis	6	2	12 do	125 00
Crystal City et station de ch. de fer	H. J. Taylor	⅛	12	12 do	120 00
Cumberland House et Fort à la Corne	R. Macfarlane	175	p. m.	4 do 16 jours (du 15 nov. '91)	166 19
Cumberland House et Prince-Albert	do	238	do	6 do 14 jours (au 14 nov. '91)	269 47
Cypress River et station de ch. de fer	A. Creighton	⅛	4	7 do (au 31 oct. '91)	23 26
do do	do	⅛	6	5 do du do	22 31
Cypress River et St-Alphonse	D. Jeanotte	8	2	12 do	200 00
Dalton et poteau-malle	J. McLeod	⅛	12	8 do (au 30 nov. '91)	20 00
Daly et Virden	A. Mooney	13	1	12 do	88 60
DeClare et Welwyn	W. Ray	7	1	12 do	74 00
Deloraine et station de ch. de fer	R. D. Martin	1/16	12	3 do (au 30 juin '91)	25 00
do do	J. Gleeson	1/16	12	9 do du do	112 50
Deloraine et Sourisford	T. Cochlan	28	2	8 do (au 30 nov. '91)	343 20
Deloraine et Waneche	A. Stewart	20	1	12 do	156 00
Deloraine et Waskada	S. Leach	42	2	4 do (du 1er déc. '91)	138 66

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entreprenenr.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts
Deloraine et West Brenda	S. Leach	32	1	8 mois (au 30 nov. '91)	200 00
Dempsey et Souris	J. Dempsey	10	1	10 do (du 1er juin '91)	62 50
Dennington et Percy	R. C. Kisbey	26	1	5 do (au 31 août '91)	104 16
do do	do	28	1	7 do du do	150 12
Dewdney et Gladys	C. W. S. Harkness	8	1	8 do (du 1er août '91)	57 12
Dominion City et Emerson	C. Whitman	10	3	7 do (au 31 oct. '91)	182 00
do do	do	10	6	5 do du do	243 75
Donore et station de ch. de fer	C. Wheatland	1¾	2	12 do	57 20
Douglas Station et Creeford (aller et retour)	D. McLean, aîné	36¼	2	2 do (du 1er fév. '92)	52 00
Douglas Station et Madford	A. Colquhoun	2¾	2	10 do (au 31 jan. '92)	40 83
Douglas Station et station de ch.de f.	T. E. Greenwood	⅞	14	12 do	60 00
Drumconnor et station de ch.de fer	E. Brown	½	3	12 do	54 95
Dry River et Mariapolis	G. Saunders	7	1	3 do (du 1er janv. '92)	13 00
Dunbow et Grierson	J. Grierson	10½	1	12 do	104 00
Dunmore Junction et Josephsburg	J. H. Kern	20½	1	12 do	160 40
Dunmore Junction et stat.de ch.de f.	W. A. Killien	⅞	24	12 do	108 00
Ebenezer et Yorkton	F. Golling	10	1	7 do (au 31 jan. '92)	43 75
do do	A. F. Reusch	10	1	2 do du do	12 50
Edgeley Farm et Qu'Appelle St'n	W. C. Cameron	8½	2	12 do	200 00
Edmonton et Fort Saskatchewan	F. G. Stewart	20	2	7 do 14 jours (du 18 août '91)	451 04
Edmon on et station de ch. de fer	McCauley et Ibbottson	2	4	4 do 14 jours (du 18 août '91)	69 69
do do	M. McCauley	2	4	3 do du do	46 80
Edmonton et Saint-Albert	S. Moran	9	1	3 do (au 30 juin '91)	50 00
do do	McCauley et Ibbottson	9	1	1 do 17 jours (au 17 août '91)	9 78
do do	do	9	2	4 do 14 jours (au 31 déc. '91)	36 95
do do	M McCauley	9	2	3 do du do	25 00
Elkhorn et Kola	J. T. Madge	15	1	5 do (au 31 août '91)	43 33
do do	do	16	1	7 do du do	64 70
Elkhorn et Lippentott	W. F. Longman	12	1	12 do	87 00
Elkhorn et station de ch. de fer	J. McLeod	⅛	12	12 do	89 70
Elm River et Poplar Point	G. Morrow	10	1	5 do (au 31 déc. '91)	33 33
Elphinstone et Strathclair Station	A. R. Sutherland	9½	2	12 do	123 76
Elva et Melita	J. A. A. Paisley	7	1	3 do (au 30 juin '91)	16 25
Emerson et Gretna	C. Whitman	18	6	8 do (au 30 nov. '91)	572 00
Emerson et station de ch. de fer	J. H. Vanwhort.	1	12	4 do (du 1er déc. '91)	52 00
Emerson et Saint-Joseph	Z. Roberts	15½	2	8 do (au 30 nov. '91)	200 00
Emerson et Stuartburn	J. H. Vanwhort.	29½	1	12 do	338 00
Erinview et Stonewall	W. E. Crawford.	30	1	3 do (au 30 juin '91)	52 50
do do	D. Gunn	29	1	9 do du do	136 50
Eunola et Melita	J. A. A. Paisley.	12	1	3 do (au 30 juin '91)	19 50
do do	do	15	1	7 do (au 31 jan. '92)	58 33
do do	G. L. Dodds	15	1	2 do du do	26 00
Fairfax et Souris	J. Taylor	9	1	12 do	100 00
Fairmede et Wapella	H. A. Hall	16	1	12 do	125 00
Fannystelle et station de ch. de fer	A. Verroneau	⅛	6	12 do	30 00
Fernton et Winnipeg	C. F. Bridgman.	4	3	12 do	125 00
Fleming et station de chemin de fer	B. B. Gilbart	⅛	12	12 do	100 00
Forest Farm et Whitewood Station	Taylor et Wilson	12	1	12 do	91 00
Fort à la Corne et Prince-Albert	C. Woodman	55	1	5 do (du 1er nov. '91)	208 33
Fort Alexander et Peguis	L. Lebret	50	2 p.m.	12 do	195 50
Fort Francis et Portage-du-Rat	H. C. Ritson	160	do	3 do (au 30 juin '91)	237 50
do do	R. Mosher	160	do	9 do du do	732 33
Fort McLeod et douane	W. C. Allan	⅛	6	15 do	50 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Fort McLeod et Lethbridge	J. B. Smith	30	3	12 mois	1,200 00
Fort McLeod et Pincher Creek	M. Brouilette	32	2	12 do	475 00
Fort Pelly et Wallace	J. C. Murray	50	2 p.m.	12 do (et arrérages	185 98
Fort Saskatchewan et Pakan	Barwick et Erasmus	55	do	3 do (au 30 juin '91)	162 50
do do	W. R. Brereton	55	do	9 do du do	225 00
Fox Warren et station de ch. de fer	A. Laycock	⅛	6	12 do	50 00
Franklin et station de ch. de fer	A. M. Anderson	⅛	6	12 do	10 00
Gartmore et Neepawa	J. Belford	85	2 p.m.	6 do (du 1er oct. '91)	227 50
Geysir et Selkirk	J. Gestur	78	1	12 do	520 00
Gilbert Plains et Lake Dauphin	R. Wishart	26	2 p.m.	1 do (du 1er mars 92)	8 66
Gladstone et Golden Stream	D. McConnell	8	1	12 do	78 00
Gladstone et Mekiwin	J. McGregor	15	2	12 do	225 00
Gladstone et Plumas	J. L. Logie	20	1	12 do	200 00
Gladstone et station de ch. de fer	do	¼	8	12 do	100 00
Gladys et Okotoks	C. W. S. Harkness	7	1	4 do (au 31 juillet '91)	27 67
Gleichen et station de ch. de fer	V. J. Beaupre	⅛	12	12 do	60 00
Gleichen et Strangmuir	A. W. Strange	15	1	12 do	120 00
Glenboro' et Grund	S. Christopherson	9½	2	8 do (au 30 nov. '91)	104 00
Glenboro' et station de ch. de fer	J. Duncan	⅛	4	6 do 30 jours au 30 oct. '91)	23 26
do do	do	⅛	6	5 do 1 jour (au 31 oct. '91)	22 31
Glenboro' et Stockton	A. F. Andrews	9	2	7 do (au 31 oct. '91)	91 00
Glenboro' et Thoresby	do	9	2	1 do (au 30 nov. '91)	13 00
do do	do	14	2	1 do du do	19 50
Glendale et Neepawa	W. Walker	12	2	3 do (au 1er jan. '92)	35 00
Glendinning, Pilot Mound et Roseberry	J. M. Fraser	32½ et 22	1	3 do (au 30 juin '91)	119 05
Glenora et Pasadena	G. Graham	5½	1	9 do (au 31 déc. '91)	29 25
Gonor et station de ch. de fer	J. Gunn	3½	2	12 do	100 00
Grand Clarière et Melgund	T. Gaboriault	8	1	12 do	52 00
Grandin et Stobart	J. Nolin	7	1	12 do	65 00
Greenlaw et Red Deer	S. M. Bannerman	3	1	4 do (du 1er déc. '91)	17 33
Greenway et Otenaw	A. W. Playfair	.....	.....	Voyage spécial	0 67
Greenway et Pasadena	W. McKnight	5	1	3 mois (du 1er janvier '92)	8 75
Greenway et station de ch. de fer	C. H. Carbonneau	⅛	4	4 do (du 1er déc. '91)	13 33
Grenfell et station de ch. de fer	R. Routh	½	12	1 do (au 30 avril '91)	6 50
do do	E. Fitzgerald	½	12	11 do du do	89 50
Gretna et station de ch. de fer	J. R. Hoffman	½	14	12 do	219 60
Gretna et Reinland	J. Giesbrecht	17	2	12 do	175 00
Griswold et station de ch. de fer	G. Lindsay	¼	12	12 do	100 00
Griswold et Viola Dale	W. Beamish	40½	1	3 do (au 30 juin '91)	135 79
do do	do	40½	2	5 do (au 30 nov. '91)	405 48
do do	do	42½	2	4 do du do	325 98
Gull Lake et station de ch. de fer	R. W. Caswell	⅛	12	12 do	25 00
Hanlan et Meadow Lea	J. Macdonald	8½	2	12 do	92 00
Hargrave et poteau-malle	R. J. Hill	⅛	12	7 do (du 1er sept. '91)	35 00
Harperville et Woonona	A. Fidler	14	1	6 do (du 1er oct. '91)	39 00
Harrowby et station de ch. de fer	S. Blane	¼	4	12 do	50 00
Hartney et Melgund	J. Blair	3	2	4 do (du 1er déc. '91)	52 00
Hartney et station de ch. de fer	do	¼	6	4 do do	26 00
Haviland et Sheppardville	G. F. Brown	11½	2	11 do (au 29 fév. '92)	118 75
Hayward et Qu'Appelle	H. H. Hayward	12	1	12 do	80 00
Hazel Cliffe et Kaposoar	S. Pilesak	5	1	3 do (du 1er jan. '92)	12 50
Hecla et Icelandic River	T. Eyolfson	24	2 p.m.	6 do (au 31 oct. '91)	39 99
High Bluff et station de ch. de fer	J. A. K. Drummond	⅛	14	9 do (au 31 déc. '91)	52 50
do do	P. E. Todd	⅛	14	3 do du do	25 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
High River et Pekisko	M. G. Stinson	25	2 p.m.	12 mois	52 00
Hochstadt et Steinbach	J. T. Regehr	14	1	6 do (du 1er oct. '91)	60 00
Holland et station de ch. de fer	J. R. Holland	⅛	4	1 do (au 30 avril '91)	4 16
do do	A. D. Flint	⅛	4	6 do (au 31 oct. '91)	29 89
do do	do	⅛	6	2 do (au 31 déc. '91)	15 16
do do	J. R. Holland	⅛	6	3 do du do	22 50
Hollbrooke et station de ch. de fer	J. E. Aylwin	5½	2	7 do 15 jours (du 17 août '91)	113 25
Holmfield et station de ch. de fer	T. S. Young	⅛	6	3 do (au 30 juin '91)	26 00
do do	J. D. Orr	⅛	12	9 do du do	78 00
Huns Valley et Minnedosa	M. Ruby	18	1	12 do	129 00
Icelandic River et Manigotagan	T. Thorarison	44	2 p.m.	23 jours (au 23 avril '91)	9 47
do do	T. Eyolfson	44	2 p.m.	5 mois (du 1er nov. '91)	76 66
Ignace et station de ch. de fer	W. H. Cobb	⅛	12	12 do	80 00
Ile des Chênes et Saint-Boniface	E. Genthorn	19	1	10 do (au 31 jan. '92)	104 16
do do	R. St. Pierre	19	1	2 do du do	21 66
Indianford et Rathwell	H. Sturton	7½	2	9 do (du 1er juill. '91)	75 00
Indianford et Treherne	do	12	1	3 do (au 30 juin '91)	19 50
Indian Head et Kenlis	J. Glenn	19	1	12 do	125 00
Indian Head et station de ch. de fer	R. Crawford	⅛	12	12 do	200 00
Joly et Steinbach	J. Cadotte	36	1	6 do (au 30 sept. '91)	60 00
Kalidea et Manitou	N. Morrison	13½	1	12 do	85 00
Kaministiqua et station de ch. de fer	F. W. Whitfield	⅛	12	12 do	25 00
Keewatin et station de ch. de fer	J. A. Fletcher	¼	12	12 do	295 00
Killoe Station et station de ch. de fer	C. F. Nixon	½	4	12 do	52 00
Kemnay et station de ch. de fer	J. A. Scott	1/16	6	3 do (au 30 juin '91)	7 50
do do	E. B. Scott	1/16	5	9 do du do	45 00
Killarney et Glendinning (aller et retour)	J. S. O'Brien	33	2	4 do (du 1er déc. '91)	71 66
Killarney et Ninette	do	37	2	5 do (au 30 nov. '91)	100 00
Killarney et station de ch. de fer	C. Bate	⅛	12	12 do	104 00
Killarney et Rowland	J. Russell	16¼	2	3 do (au 30 juin '91)	58 50
Killarney et Wakopa	J. Williams	39	2	3 do (du 1er jan. '92)	63 75
Kingsley et Larivière	R. Henderson	6	2	2 do (du 1er fév. '92)	17 32
Kinistino et Prince-Albert	R. Pritchard	48½	1	12 do	525 00
Kinosota et Westbourne	J. W. Garrioch	65	2 p.m.	12 do	217 00
Kirkpatrick et Willoughby	J. Smith	10	1	12 do	104 00
Kutawa et Qu'Appelle	Leeson et Scott	54	1	12 do	1,600 00
Lacombe et station de ch. de fer	J. H. Dolmage	1/16	2	4 do (du 1er déc. '91)	0 33
LaBroquerie et Winnipeg	J. B. Desautels	47	2	6 do (au 30 sept. '91)	287 00
Lake Dauphin et Strathclair St'n	D. McIntosh	75	2 p.m.	6 do do	190 00
Langdon et station de ch. de fer	J. Hastings	⅛	2	12 do	30 00
Lauzenburg et station de ch. de fer	P. Ulrich	¼	4	12 do	50 00
Langvale et Ninette	J. Overend	8	1	3 do (au 30 juin '91)	26 00
Langvale et Ninga	J. G. Linklater	20	2	4 do (au 31 oct. '91)	83 33
do do	Hicks et Wilson	20	2	5 do du do	125 00
Larivière et station de ch. de fer	W. H. Swales	¼	12	12 do	124 80
Larivière et Silver Spring	R. Armstrong	3½	2	12 do	130 00
La Salle et Oak Bluff	W. West	7	1	6 do (au 31 déc. '91)	35 00
La Salle et station de ch. de fer	J. O. Faubert	⅛	12	9 do (du 1er juil. '91)	18 75
Lauder et station de ch. de fer	G. E. Moore	1/16	6	1 do (du 1er mars '92)	2 50
Lebret et Qu'Appelle	J. P. Magnan	4½	2	12 do	104 00
Lennox et Montefiore	H. Mantz	8	2	9 do (au 31 déc. '91)	97 50
do do	H. C. Mantz	7	2	3 do du do	36 25
Letellier et station de ch. de fer	J. B. Graveline	⅛	12	4 do (du 1er déc. '91)	16 66
Letellier et Saint-Joseph	L. Beaudreau	4½	2	4 do do	28 33
Letellier et Saint-Pie	do	4½	2	4 do do	28 33
Lethbridge B. P. et la douane	F. Champness	⅛	6	9 do (du 1er juil. '91)	250 00
Lethbridge et station de ch. de fer	J. D. Higinbotham	⅛	12	12 do	250 00
Llewellyn et Saskatoon	J. D. Powe	10	1	2 do (du 1er fév. '92)	10 82

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Non de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Lower Fort Garry et Pigeon Bluff..	J. E. Harriott..	5½	1	12 mois	30 00
Lumsden Station et Marieton.....	A. N. Jamieson.	26	1	12 do	273 00
Lyleton et Sourisford.....	J. W. Henderson	12	1	7 do (au 31 oct. '91)..	30 33
do do	A. Lye.....	12	1	3 do (au 31 janv. '92..	14 49
McGregor Station et st. de ch. de fer	M. Gray	⅛	12	2 do 13 jours (au 13 juin '91)	20 33
do do	T. R. Vardon ..	⅛	12	17 jours (au 30 juin '90)..	4 67
do do	F. J. Braund...	⅛	12	6 mois du do .	75 00
McGregor Station et Rosehill.....	E. C. Hamblin .	10	1	12 do	45 00
McGregor Station et Wellington....	F. Atkinson....	12½	1	12 do	104 00
Manigotagan et Selkirk...	S. Jonasson	75	2 p.m.	6 do (au 31 oct. '91) ..	30 00
Manitou, Mowbray et Windygates.	R. F. Handford.	26 et 33½	1	7 do do ..	335 42
do do do ..	do .	24 et 31½	1	5 do du do ..	239 58
Manitou et Musselboro'.....	W. Tole	15	1	7 do (au 31 oct. '91) ..	74 66
Manitou et Norquay.....	G. Moorhead ...	44	2	10 do (au 31 janv. '92).	533 33
Manitou et station de ch. de fer....	W. C. Kennedy.	⅛	12	3 do (au 30 juin '91)...	37 50
do do	H. J. Rockett ..	⅛	12	9 do du do ..	131 25
Maple Creek et station de ch. de fer.	J. Dixon	¼	12	12 do	156 00
Mariapolis et station de ch. de fer..	L. Roy.....	⅛	4	4 do (du 1er déc. '91).	10 00
Marieton et Strassburg	A. Christoph ...	16	1	9 do (au 31 déc. '91)..	93 75
do do	E. Gfroerer	16	1	3 do du do ..	38 75
Marlborough et Mâchoire-d'Orignal.	J. G. Beesley...	14	1	12 do	104 00
Marney et Newdale	T. G. McFarlen.	7	1	3 do (au 30 juin '91)..	11 70
do do	W. D. Coghlin..	7	1	9 do du do ..	35 10
Marquette et station de ch. de fer..	W. A. Moore...	⅛	12	3 do (au 30 juin '91)..	20 00
do do ..	A.E. Himsworth	⅛	12	9 do du do ..	60 00
Marquette et Saint-Eustache.	J. H. Lavoie ...	7	1	12 do	72 50
Marringhurst et Otenaw	W. Playfair ...	15	1	9 do (du 1er juill. '91).	93 60
Medicine-Hat et stat. de ch. de fer..	T. Tweed ...	⅛	12	12 do	180 00
Medora et Melita	W. Cosgrove ...	12	1	4 do (du 1er déc. '91).	26 00
Medora et Princess	do ...	5	1	8 do (au 30 nov. '91)..	34 66
Melgund et Souris.	J. H. Hartney..	20	2	8 do (au 30 nov. '91)..	230 00
Melita et station de chemin de fer..	G. L. Dodds....	⅛	6	4 do (du 1er déc. '91).	12 48
Melita et Sourisford..	do	10	2	2 do (au 31 janv. '92) et voyage add.	27 50
Menota et Napinka.....	F. B. Warren...	6	1	8 do (au 30 nov. '91)..	50 00
Menteith et station de ch. de fer...	J. A. Patton....	3	4	4 do (du 1er déc. '91).	45 00
Methven et station de ch. de fer.. .	T. Jackson.....	⅛	6	3 do (du 1er janv. '92)	10 00
Miami et Morden	J. G. Blair.....	19¼	2	8 do (au 30 nov. '91)..	169 56
Miami et Opawaka..	P. Angers... ..	7	1	4 do (du 1er déc. '91).	26 66
Miami et station de ch. de fer	F. A. Collins....	1/16	4	4 do do ..	13 33
Millbrook et Queens Valley..... ..	J. Davies.	7½	1	12 do	46 80
Millford et Deux-Rivières.....	J. W. Erratt. ..	3	2	2 do (au 29 fév. '92)..	16 66
Millwood et poteau-malle.....	R. S. Christie...	⅛	4	9 do (au 31 déc. '91)..	18 75
do do	H. V. Bailey...	⅛	4	3 do du do ..	6 25
Millwood et Spy Hill.....	A. R. Miller ...	12	1	12 do	130 00
Minnedosa et station de ch. de fer..	T. Boyd.....	½	8	12 do	78 50
Minnedosa et Scandinavia.....	J. Hemmingsen.	20	1	12 do	160 00
Moffat et Wolseley	E. A. Banbury .	9	2	12 do	124 00
Moline et Rapid City	D. McNaught ..	8	1	12 do	117 00
Montgomery et Whitewood Station	T. B. O'Donohue	20	1	12 do	182 00
Moose Jaw et Point Elma...	D. Taylor	15	1	12 do	75 00
Moose Jaw et station de ch. de fer..	C. A. Gass.....	⅛	12	12 do	156 00
Moosomin et station de ch. de fer..	J. Daniel.....	⅛	12	9 do (au 31 déc. '91)..	93 75
do do ..	J. Page.....	⅛	12	3 do du do ..	37 50
Moosomin et Redpath.....	J. Deavitt. ..	42	1	12 do	340 00
Morden et Nelson.	J. A. Wright...	10¼	2	4 do (du 1er déc. '91).	50 00
Morden station de ch. de fer.	J. H. Dunsford.	⅛	12	12 do	125 60
Morden et Roland..	W. H. Lowe....	18	1	8 do (au 30 nov. '91)..	120 00
Morden et Stodderville.....	J. Stodders.....	10	2	12 do	200 00
Morris et stat. de ch. de fer.(C.P.C.)	G. F. Birney...	¼	12	11 do (au 29 fév. '92) ..	55 00
do do do	J. D. Burke....	¼	12	1 do du do ..	9 16
do do (N.P.)..	G. F. Birney...	⅛	4	3 do (au 29 fév. '92) ..	12 10
do do (N.P.)..	J. D. Burke....	⅛	4	1 do du do ..	5 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Morris et Saint-Jean-Baptiste	P. Parenteau	6	3	8 mois (au 30 nov. '91)	90 00
Myrtle et station de ch. de fer	A. McDonald	½	4	4 do (du 1er déc. '91)	18 33
Napinka et station de ch. de fer	J. S. Yeomans	½	4	1 do (au 31 déc. '91)	2 16
do do	do	½	6	1 do (au 31 janv. '92)	3 25
do do	A. Titus	½	6	2 do du do	7 50
Napinka et West Brenda	J. S. Yeomans	7	1	4 do (du 1er déc. '91)	17 33
Neepawa et Oberon	S. Farrell	13	2	12 do	208 00
Neepawa et Orange Ridge	S. Chatwin	20	1	12 do	171 84
Neepawa et station de ch. de fe	A. M. Dalton	¾	8	12 do	109 90
Neepawa et Salisbury	D. Hamilton	7	2	12 do	120 00
Nelson et Opawaka	P. Angers	8½	1	8 do (au 30 nov. '91)	50 26
Newdale et station de ch. de fer	J. L. Cook	⅛	8	12 do	67 00
Newdale et Ravens' Glen	C. A. Rea	7	1	9 do (au 31 déc. '91)	39 00
do do	R. Dennison	7	1	3 do du do	13 00
Ninga et station de ch. de fer	W. McKnight	¼	12	12 do	116 10
Norman et station de ch. de fer	J. B. Davies	100 vgs.	12	12 do	254 00
Norquay et Swan Lake	J. S. Rice	6	2	2 do (du 1er fév. '92)	21 66
North Fork et Pincher Creek	F. R. Morris	20	1	2 do 11 jours (du 20 janv. '92)	44 50
Oak Bluff et sta. de c. de f. (La Salle)	W. West	7	1	3 do (au 30 juin '91)	17 50
Oakburn et Shoal Lake	J. A. Hamilton	9	2	12 do	156 00
Oak Lake et station de ch. de fer	G. D. Miller	⅛	12	12 do	78 00
Oakland et Portage-la-Prairie	T. Huddlestone	14	1	12 do	125 00
Oak River et Totonka	J. H. Stewart	10	1	12 do	112 48
Oakville et Poplar Point	G. Morrow	10	1	2 do (du 1er janv. '92)	13 33
Oakville et Portage-la-Prairie	J. Moffat	22	1	1 do (du 1er mars '92)	12 00
Olivedale et Rounthwaite	D. Reed	5	2	9 do (au 31 déc. '91)	78 00
do do	G. Beregar	5	1	3 do du do	19 50
Orrwold et Shoal Lake	W. W. Thompson	16½	2	12 do	221 00
Osler et station de ch. de fer	J. S. Grant	⅛	4	12 do	9 85
Ossowo et Poplar Point	F. Wagner	7	2	12 do	159 00
Oxbow et station de ch. de fer	J. P. Endersley	⅛	4	16 jours (du 15 mars '92)	1 86
Parkin et Wapella	W. Archibald	12	1	3 mois (au 30 juin '91)	18 75
do do	L. H. Brett	14	1	9 do du do	93 75
Parklands et Qu'Appelle	T. Murray	11	1	12 do	70 00
Pasqua et station de ch. de fer	D. Robb	⅛	6	12 do	84 00
Pequis et Selkirk	D. McIvor	6½	2	12 do	98 00
Penhold et station de ch. de fer	G. Fleming	⅓	2	4 do (du 1er déc. '91)	10 00
Penrith et Virden	W. F. Scarth	18	1	11 do (au 30 avril '91)	13 88
do do	do	24	1	11 do du do	203 68
Pense et station de ch. de fer	A. Blair	⅛	12	12 do	78 00
Pheasant Forks et Wolseley	J. Franks	39½	2	9 do (au 31 déc. '91)	280 50
do do	do	40	2	3 do du do	87 18
Pierson et Sourisford	R. J. Took	40	1	2 do (du 1er fév. '92)	26 00
Pigeon Lake et Winnipeg	T. Foulds	25	2	12 do	465 00
Pilot Mound et station de ch. de fer	J. M. Fraser	⅛	12	12 do	120 00
Pilot Mound et Roseberry	J. F. Lampkin	23	2	9 do (du 1er juill. '91)	242 66
Plumas et Tupper	G. Saunders	5	1	12 do	25 00
Plum Coulee et station de ch. de fer	J. I. Bargen	⅛	6	10 do (au 31 janv. '92)	41 66
do do	do	⅛	12	2 do du do	16 66
Poplar Grove et stat. de ch. de fer	N. W. Stiles	½	4	7 do 15 jours (du 17 août '91)	45 30
Poplar Park et Selkirk	D. Morrison	15	1	2 do (au 31 mai '91)	10 83
do do	A. Anderson	15	1	4 do (au 30 sept. '91)	21 67
do do	B. Davies	15	1	6 do du do	32 50
Poplar Point et station de ch. de fer	G. M. Jackson	¾	12	12 do	100 00
Portage-la-Prairie et stat. de ch. de f.	W. W. Miller	1	20	12 do	338 00
Prince-Albert et stat. de ch. de fer	J. M. Campbell	1	4	12 do	104 00
Qu'Appelle et Qu'Appelle Station	Leeson et Scott	18	6	12 do	650 00
Qu'Appelle Station et stat. de c. de f.	E. W. Warner	⅛	12	9 do (au 31 déc. '91)	105 30
do do	A. McAlonen	⅛	12	3 do du do	32 40

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Rathwell et station de chemin de fer	A. Forbes	⅛	4	7 mois (au 31 oct. '91)	22 67
do do	do	⅛	6	5 do du do	21 76
Portage-du-Rat et stat. de ch. de fer	W. Oliver	¼	24	12 do	280 00
Reaburn et station de chemin de fer.	W. J. Paterson	¾	14	12 do	183 00
Reaburn et Woodlands	M. Slater	13	2	12 do	150 00
Daim-Rouge et stat. de chem. de fer.	L. Gaetz	⅛	4	7 do 15 jours (du 17 août '91).	48 53
Régina et station de chemin de fer	J. A. Whitmore	¾	16	12 do	416 00
Regina et Wascana	C. Martin	13½	1	3 do (au 30 juin '91)	28 60
do do	F. H. Cochrane	12	1	9 do du do	78 00
Reinland et Schauzenfeldt	B. Loewin	9	1	12 do	70 00
Richland et Winnipeg	P. Blondin	37¾	2	12 do	500 00
Roland et station de chemin de fer	W. H. Lowe	¼	4	4 do (du 1er déc. '91)	13 33
Roland et Warrington	do	6	1	4 do do	26 66
Rossburn et Solsgirth	J. Broadfoot	16	2	12 do	260 00
Rosser et station de chemin de fer	H. J. Beachell	⅛	12	12 do	50 00
Rounthwaite et Stratherne	G. Stewart	4	2	8 do (au 30 nov. '91)	66 66
Rounthwaite et stat. de chem. de fer	E. S. Shearer	⅛	4	3 do (du 1er janv. '92)	13 00
Routledge et stat. de chemin de fer.	R. E. Campion	⅛	6	9 do (au 31 déc. '91)	24 00
do do	H. Stevens	⅛	6	3 do du do	8 00
Royal et station de chemin de fer	J. Ronaldson	5	2	2 do (du 1er fév. '92)	16 66
Russell et station de chemin de fer	A. Clee	¼	5	12 do	100 00
Russell et Shellmouth	R. Yeates	13	2	12 do	338 00
Sainte-Agathe et stat. de ch. de fer.	A. Bernier	1	2	2 do (du 1er fév. '92)	10 00
Sainte-Agathe et Winnipeg	do	25⅞	2	5 do (du 31 août '91)	120 48
do do	do	26¾	2	5 do (du 31 janv. '92)	124 27
Sainte-Anne des Chênes, Steinbach et Winnipeg	J. B. Desautels	30	2	6 do (du 1er oct. '91)	287 00
Saint-Boniface et Winnipeg	M. Petrin	1	12	12 do	350 00
Saint-Jean-Baptiste et st. de ch. de f.	J. F. R. Duval	⅛	12	4 do (du 1er déc. '91)	15 00
Saint-Léon et Somerset	F. Lafrenier	7	2	2 do (du 1er fév. '92)	17 33
Saint-Malo et Winnipeg	N. H. Houde	41	2	10 do (au 31 janv. '92)	569 43
do do	F. Carriere	43	2	2 do du do	119 44
Saint-Norbert et stat. de ch. de fer	P. E. Pacaud	¼	2	2 do (du 1er fév. '92)	8 66
Saint-Vital et Winnipeg	J. Nisbet	6	2	2 do (du 1er fév. '92)	10 00
Saltcoats et station de chemin de fer.	W. Walley	⅛	3	12 do	60 00
Saskatchewan Landing et Swift Current	Leeson et Scott	30	1	12 do	1,174 84
Saskatoon et station de chem. de fer	do	1	4	12 do	104 00
Selkirk et st. de c. de f. de Selkirk-Est	H. B. Hodgins	2¾	12	2 do (au 31 mai '91)	24 83
do do	G. S. Dickinson	2¾	12	10 do du do	124 17
Selkirk et Winnipeg	Peebles et Braden	22½	3	12 do	600 00
Sewell et station de chemin de fer	D. A. McVicar	⅛	12	9 do (au 31 déc. '91)	22 50
do do	A. E. S. Coleman	⅛	12	3 do du do	7 50
Shadeland et Thornhill	H. C. Sweet	3½	2	3 do (au 30 juin '91)	40 00
do do	W. Bradley	6	2	3 do (au 30 sept. '91)	26 00
do do	do	8½	2	6 do du do	91 00
Sheho Lake et Yorkton	W. Lamport	50	2 p.m.	5 do (du 1er nov. '91)	83 33
Shoal Lake et stat. de chem. de fer.	J. T. Dandridge	⅛	6	12 do	78 00
Sidney et station de chemin de fer	T. Babb	⅛	12	12 do	50 50
Sintaluta et station de chemin de fer	J. R. Carpline	½	3	12 do	100 00
Solsgirth et station de chemin de fer	J. C. Anderson	⅛	8	9 do (au 31 déc. '91)	37 50
do do	do	⅛	6	3 do du do	15 00
Somerset et station de chemin de fer	A. Garneau	⅛	4	2 do (du 1er fév. '92)	6 00
Souris et station de chemin de fer	J. T. Hall	½	6	4 do (du 1er déc. '91)	25 00
Starbuck et station de chemin de fer	J. Powers	¼	2	12 do	60 00
Stobart et station de chemin de fer.	A. Fisher	⅛	4	12 do	36 40
Stobart et Wingard	do	19	1	12 do	153 00
Stockton Station et st. de ch. de fer.	N. Fallis	⅛	6	3 do (du 1er janv. '92)	12 50
Stockton Station et Thoresby	A. F. Andrews	5	2	3 do do	26 00
Stonewall et station de chem. de fer.	A. J. Bell	½	6	12 do	39 00
Stonewall et Wavy Bank	G. Vincent	8	1	12 do	70 00
Stony Mountain et stat. de ch. de fer	A. Perry	1	12	12 do	100 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Manitoba, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Strathclair Station et st. de ch. de fer	W. L. McInnes.	⅛	8	3 mois (au 30 juin '91)..	10 00
do do ..	J. Craig	⅛	6	9 do du do ..	30 00
Summerberry et stat. de chem. de fer	W. Linnell.....	¼	6	12 do	79 16
Sumner Whitewood Station.....	F. W. Chamberlin.	30	1	4 do (au 31 juillet '91)	93 09
do do	do ..	33	1	8 do du do	204 43
Swan Lake et station de chem. de fer	J. Pritchard ...	⅛	4	2 do (du 1er fév. '92)	5 26
Swift Current et stat. de chem. de fer	W. G. Knight ..	⅛	12	12 do	96 00
Taché Station et stat. de chem. de fer	J. V. McDonald.	⅛	12	12 do	25 00
Thornhill et station de chem. de fer.	W. Bradley.....	⅛	12	12 do	39 00
Touchwood Hills et Wishart.....	J. Hall..	10	1	9 do (au 31 déc. '91)	60 00
do do	F. York.....	10	1	3 do du do	16 00
Treesbank et station de chem. de fer	J. W. Erratt....	⅛	6	1 do (du 1er mars '92)	3 33
Treesbank et Deux-Rivières.....	do	3	2	1 do do	8 33
Turtle Mountain et Whitewater....	P. S. Kellar	4	3	12 do	156 00
Vermillion Bay et stat. de ch. de fer.	J. A. Crawford .	1/16	12	12 do	24 00
Virden et station de chemin de fer..	W. F. Scarth....	⅛	12	12 do	97 50
Waghorn et station de chemin de fer	W. Waghorn. ..	2	2	7 do 15 jrs. (du 17 août '91)..... ...	48 53
Wallace et Yorkton.....	W. J. Mann	14	1	1 do (au 30 avril '91)	8 66
do do	J. A. Bull	16	1	4 do (au 31 août '91)	52 00
do do	S. Sanderson...	16	1	7 do du do	83 41
Walsh et station de chemin de fer..	O. T. H. Harvey	⅛	12	8 do (du 1er août '91)	30 00
Wapella et station de chemin de fer.	E. P. Benoit...	⅛	12	12 do	96 00
Wawanesa et station de chem. de fer	J. Woodley.....	¼	4	3 do (au 31 janv. '92)	6 66
do do	J. C. Robinson..	¼	4	2 do du do	12 00
Westbourne et stat. de ch. de fer...	Smalley et Chantler...	¼	12	12 do	99 96
Whitemouth et stat. de ch. de fer...	J. S. Corregan..	¾	12	12 do	130 00
Whitewater et stat. de ch. de fer...	F. D. Peters....	¼	12	12 do	80 00
Whitewood Station et st. de ch. de fer	T. G. Lyons ...	⅛	12	9 do (au 31 déc. '91)	58 50
do do ..	J. Charlton....	⅛	12	3 do du do	23 40
Willoughby et stat. de ch. de fer ...	A. Cameron	1	1	12 do	52 00
Winnipeg B.P. et maison de douane	J. Sheppard....	½	6	12 do	125 00
Winnipeg B.P. et terrains de l'exposition..	do	2½	.....	15 voyages...	7 50
Winnipeg et sta. de ch. de fer (C.P.).	do	1/2	74	12 mois	1,127 00
do do (N.P.)	C. H. Robinson.	¼	12	1 do 20 jours (au 20 janv. '92).....	25 02
do do	do ..	¼	16	2 do 11 jours (du do., et voyages sup.	51 00
Winnipeg—Transfert des malles à la station de chemin de fer.....	J. Sheppard	.....	.....	12 do	540 00
Winnipeg et boîtes aux lettres	C. H. Robinson.	.....	.....	12 do	696 00
Wolseley et station de chemin de fer	J. P. Dill.....	⅛	12	12 do	200 00
Wood Bay et station de chemin de fer	M. Campbell....	½	3	12 do	80 00
Woodlands et Woonona..... ...	J. Hallett ..	6	1	12 do	52 00
Woodside et station de chemin de fer.	N. Morrison....	1½	1	12 do	30 00
Yorkton et station de chemin de fer	J. Reaman.....	⅛	4	11 do (au 29 fév. '92).	47 66
do do	J. W. Thornton.	⅛	4	1 do du do	6 50
				Total.....	$75,800 53

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE MONTRÉAL.

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Abbotsford et Pauline	A. Lasnier	3	3	12 mois	60 00
Abbotsford et station de ch. de fer	D. Sharkey	½	12	12 do	60 00
Abercorn et station de ch. de fer	E. R. Shepard	¾	12	6 do (au 30 sept. '91)	37 50
do do	M. L. Jenne	¾	12	6 do du do	37 50
Acton Vale et station de ch. de fer	Cie C. C. P.	¼	12	12 do	40 00
Acton Vale et Sainte-Christine	F. X. Legrand	9	3	12 do	100 00
Acton Vale et St-Théodore d'Acton	A. Fortier	4	6	12 do	100 00
Adamsville et station de ch. de fer	D. Larivé	¾	12	12 do	80 00
Agnes et station de chemin de fer	J. S. Wilson	⅓	12	12 do	36 00
Agnes et Sainte-Cécile de Whitton	A. Loubier	9	3	3 do (au 30 juin '91)	24 00
do do	A. Aubé	9	3	9 do du do	72 00
Aird, Clarenceville et Miranda	M. J. Burwort	6 & 4	3	12 do	96 00
Allan's Corners et Cairnside	J. Bryson	4	2	12 do	52 00
Allan's Corners et stat. de ch. de fer	do	1	6	12 do	40 00
Anderson's Corners et Dewittville	J. Anderson	4	2	12 do	75 00
Ange Gardien de Rouville et station de chemin de fer	P. Lajoie	⅙	12	12 do	50 00
Angeline et Saint-Alphonse de Granby	A. Côté	4	3	12 do	75 00
Antoinette et Lost River	C. Boon	22	2	12 do	150 00
Antoinette et Saint-Jovite	do	7	2	12 do	56 00
Armstrong, station de chemin de fer de, et Sorel	S. Valois	⅓	12	3 do (au 30 juin '91)	18 62
Ascot Corner et station de ch. de fer	A. Stacey	½	12	12 do	50 00
Ascot Corner et Westbury	J. P. Woodrow	4	3	12 do	50 00
Athelstan et Powerscourt	A. Montgomery	2	3	12 do	50 00
Avoca et Pointe au Chêne	J. McCallum	7	3	12 do	108 00
Ayer's Flat et Kingscroft	C. E. Carter	6	3	12 do	111 00
Ayer's Flat et station de ch. de fer	H. G. Ayer	¼	12	12 do	40 00
Baie d'Urfe et station de ch. de fer	A. Vallée	¼	12	4 do 20 jours (du 11 mai '91)	23 40
Baldwin's Mills et Barnston	W. K. Baldwin	5	3	12 do	84 00
Beaconsfield, station de ch. de fer de, et Sainte-Geneviève	A. Legault	3	6	12 do	130 00
Beauharnois et Laberge	C. Primeau	5	2	12 do	50 00
Beauharnois et Melocheville	J. B. LeBœuf	3	6	12 do	90 00
Beauharnois et station de ch. de fer	O. Duquette	½	24	12 do	125 00
Beauharnois et Saint-Etienne de B.	do	5	6	12 do	162 00
Beauvoir et Sainte-Marthe	J. E. Poirier	3¼	3	12 do	50 00
Bedford et Pearceton	J. Briggs	8½	6	12 do	220 00
Beebe Plain et station de ch. de fer	C. H. McClintock	⅕	12	12 do	75 00
Bellerive et Valleyfield	L. Faubert	18	6	8 do (du 1er août '91)	16 66
Belœil Village et station Saint-Hilaire	P. Authier	1	12	12 do	150 00
Béranger et Dunham	S. Cook	4	2	12 do	50 00
Berthier et Sorel	S. Valois	5	14s 7w	12 do	444 00
Birchton et station de ch. de fer	R. Bridgette	1/10	12	12 do	26 00
Birchton et Sand Hill	C. F. Caswell	4	3	12 do	54 00
Blue Bonnets et station de ch. de fer	A. Doré	½	6	12 do	58 00
Bois de Filion et Ste-Thérèse de B.	O. Chapleau	4	2	12 do	40 00
Bolton Centre, Knowlton et Knowlton Landing	G. Bice	9	6	6 do (au 30 sept. '91)	237 50
do do	I. E. Mooney	9	6	6 do du do	350 00
Bolton Forest et Eastman	C. J. Fortin	2	3	12 do	50 00
Bordeaux et station de ch. de fer	G. Picard	1/12	12	12 do	10 00
Bordeaux et Sault au Recollet	J. B. Prevost	2¾	6	12 do	120 00
Boscobel et Roxton Falls	J. Hackwell	8	1	12 do	30 00
Botreaux et Ormstown	O. Bergevin	4½	2	12 do	42 00
Boucherville et station de ch. de fer	A. Bemeur	133 vgs.	12	3 do (au 30 juin '91)	18 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Boucherville et Varennes	P. Geoffrion	6	.....	Voyage spécial	1 50
Boucherville et quai	A. Bemeur	157 vgs.	12	Saison de 1891	30 00
Boulogne et St-Eugène de Grantham	G. Tanguay	4½	3	12 mois	72 75
Boynton et Fairfax	V. W. Eaton	4½	3	12 do	80 00
Boynton et station de ch. de fer	A. W. Brown	¼	12	12 do	50 00
Brigham et Farnham Centre	P. E. O'Connor	2	6	12 do	98 00
Brigham et station de ch. de fer	J. Harrison, jeune	⅛	12	12 do	48 00
Britannia Mills et stat. de ch. de fer	H. Guilbert	60 vgs.	12	12 do	20 00
Britonville et Saint-Sauveur	J. Hamilton	8	3	9 do (au 31 déc. '91)	75 00
do do	J. Pollock	8	3	3 do du do	27 50
Brome et station de chemin de fer	E. S. Chapman	½	6	12 do	60 00
Brompton et Brompton Falls	H. Addison	4	3	12 do	80 00
Brookbury et Robinson	R. Rowe	5	2	12 do	48 00
Brosseau, station de, et station de chemin de fer	A. Lefebvre	⅓	12	12 do	26 00
Brownsburg et Mount Maple	J. Warwick	3⅓	1	12 do	24 00
Bulwer et station de ch. de fer	A. Sanbon	30 vgs.	12	12 do	20 00
Calumet et station de chemin de fer	H. Burch	100 vgs.	12	3 do (au 30 juin '91)	6 50
do do	S. J. Hambly	100 vgs.	12	9 do du do	22 50
Canaan, Vt., Clifton-Est et Sawyerville	W. W. Sawyer	28 et 6	2 et 1	3 do (au 30 juin '91)	62 50
Canterbury et Scotstown	R. Groom	4	2	12 do	42 00
Capelton et Eustis	J. Blue	1¼	12	12 do	52 00
Capelton et station de ch. de fer	S. L. Spafford	⅓	24	12 do	80 00
Carillon et Lachute	M. Campeau	10½	6	12 do	320 00
Carillon et Rigaud	O. Clermont	8	6	12 do	357 00
Carmel et Drummondville	F. Dionne	9	6	12 do	200 00
Cedars et station de chemin de fer	E. Bissonnette	3	12	6 do (au 30 sept. '91)	90 00
do do	L. Brabant	3	12	6 do du do	74 00
Chambly Basin et stat. de ch. de fer	G. E. Mayrand	¼	12	12 do	80 00
Chambly Canton et station de chemin de fer	P. Ulric	¼	12	12 do	80 00
Channell et Millington	I. Thompson	3¾	3	12 do	60 00
Charlemagne et Montréal	M. Archambault	16½	6	12 do	500 00
Charrington et Clifton-Est	H. E. Cairns	9	2	9 do (du 1er juillet '91)	30 00
Chartierville et La Patrie	A. Labbé	9	2	6 do (au 30 sept. '91)	37 50
do do	A. Blanchette	9	2	6 do du do	35 00
Chatboro' et Saint-Philippe d'Argenteuil	J. Donaldson	2½	3	12 do	39 00
Chateauguay et station de ch. de fer de Caughnawaga	A. Desparois	7½	6	12 do	200 00
Cherry River et Magog	G. S. Buzzell	4	3	12 do	60 00
Clarenceville et station de chemin de fer de Lacolle	M. J. Burwort	4	6	12 do	240 00
Clarenceville et Wolf Ridge	do	4	3	12 do	40 00
Coaticook et Canaan, Vt	M. Trihey	19	2	6 do (au 30 sept. '91)	100 00
do do	T. J. B. Trihey	19	2	6 do du do	100 00
Coaticook et North Coaticook	J. Meade	1½	12	12 do	79 72
Coaticook et Perryboro'	C. Perry	8	2	9 do (du 1er juillet '91)	60 00
Coaticook et Rock Island	H. A. Channell	20	6	12 do	450 00
Coaticook et Saint-Edwidge	G. Boulay	9	6	12 do	300 00
Coaticook et Saint-Malo	C. Breault	30	2	3 do (au 30 juin '91)	95 00
Como et station de ch. de fer Hudson	A. Amsbury	1½	12	12 do	100 00
Como et Oka	C. Chaurette	1	6	7 do 12 jours (période irrégulière)	67 90
Compton et Martinville	F. Pierce	6	6	12 do	180 00
Compton et station de ch. de fer	S. Todd	1½	6	12 do	15 00
Contrecœur et station de ch. de fer	J. Hurteau	¼	12	3 do (au 30 juin '91)	11 25
Contrecœur et Verchères	P. Corbeil	9	3	5 do (au 30 nov. '91)	65 00
Contrecœur et Varennes	do	18	6	4 do (du 1er déc. '91)	166 66
do do	X. Handfield	.....	.....	Voyages spéciaux	3 25
Contrecœur et quai	J. Hurteau	¼	12	Saison de 1891	18 75
Cookshire et Flanders	H. LeBourveau	4½	2	8 mois (du 1er août '91)	40 00
Cookshire et Island Brook	J. Miller	10	6	12 do	225 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Cookshire et station de ch. de fer	S. J. Osgood	¼	12et18	12 mois	119 20
Cooper's Corners et Laguerre	T. Cooper	1¼	12	12 do	100 00
Corbin et Frontier	E. A. Roberts	2	6	12 do	60 00
Cornwall et Saint-Régis	J. Angus	6	2	12 do	75 00
Coteau du Lac, Coteau Landing et station de chemin de fer	N. Deguire	3 & ¾	6 et 12	12 do	130 00
Coteau du Lac et stat. de ch. de fer.	do	¾	12	2 do (au 31 août '91)	16 00
Coteau Landing et stat. de ch. de fer	G. Gauthier	2	19	12 do	200 00
Coteau Landing et Saint-Zotique	O. D. Prieur	2½	6	12 do	60 00
Coteau Station et Saint-Clet	J. Lalonde	6	6	12 do	200 00
Côte St-Louis, Mile End et Montréal	N. Lachance	2⅞ et 2¼	6 et 12	12 do	420 00
Côte Saint-Paul et stat. de ch. de fer	E. Latour	1	12	12 do	96 00
Covey Hill et Vicars	W. Orr	2	6	12 do	52 00
Cowansville et station de ch. de fer.	J. E. O'Halloran	¼	12	12 do	72 00
Crossbury et Robinson	W. Ross	3	2	12 do	30 00
Dalesville et Edina	J. Tomalty	1	6	12 do	30 00
Dalesville et Lachute	P. McArthur	6	6	12 do	180 00
Dalesville et Louisa	W. Watchorn	5	2	12 do	44 00
Dalesville et Saint-Michel de Wentworth	P. Froidevaux	9	1	9 do (au 31 déc. '91)	31 50
do do	W. Gagner	9	1	3 do du do	10 50
Dalhousie Mills et Peveril	A. Morrison	2	6	1 do (au 1er avril '91)	5 00
Danby et station de chemin de fer	W. Duff	50 vgs.	12	12 do	12 00
Dell et Scotstown	M. J. McDonald	5½	1	12 do	50 00
Derby Line, Rock Island, Stanstead et station de chemin de fer	H. A. Channell.	1 et 1½	6 et 18	12 do	180 00
Dewittville et station de ch. de fer.	J. Holiday	¾	12	12 do	75 00
Dillonton et Eastman	F. P. Dufresne	3	3	12 do	63 00
Dixville et station de chemin de fer.	B. R. Baldwin	½	12	12 do	60 00
Dorval et station de chemin de fer	D. Descary	1⅓	6 et 12	12 do	112 50
Douglasburg et Napierville	P. Pare	2	3	3 do (au 30 juin '91)	10 00
do do	T. Dupuis	2	3	9 do du do	30 00
Drummondville et Melbourne	P. Duguay	24	6	12 do (moins l'amende)	498 00
Drummondville et stat. de ch. de fer.	J. F. Picoten	⅓	12	12 do	48 00
Dunboro', Scotstown et stat. de c.d.f.	F. E. Scott	2½ et 3	3 et 6	6 do (au 30 sept. '91)	62 50
do do	G. L. Scott	2½ et 1½	3 et 6	6 do du do	70 00
Dundee et station de chemin de fer.	J. Tyo	¾	12	12 do	100 00
Dunham et East Dunham	J. Call	3½	6	3 do (au 30 juin '91)	28 75
do do	J. G. Wales	3½	6	9 do du do	99 00
Dunham, Stanbridge East et Stanbridge Station	W. Turnbull	13 et 7	6	6 do (au 30 sept. '91)	246 50
do do	M. A. Hungerford	13 et 7	6	6 do du do	246 50
East Angus et Linda	D. B. Hall	1½	3	12 do	50 00
East Angus et station de ch. de fer.	J. F. Wilson	100 vgs.	12	12 do	26 00
East Clifton et station de ch. de fer.	H. E. Cairns	2½	6	9 do (du 1er juill. '91)	70 50
East Farnham et stat. de ch. de fer.	C. H. Mansfield.	1	12	12 do	150 00
East Hereford et stat. de ch. de fer.	J. Auberton	½	12	9 do (du 1er juill. '91)	36 00
Eastman et station de ch. de fer	S. Daignault	1½	12	12 do	90 00
Eastman, station de ch. de fer d', et Saint-Etienne de Bolton	L. Paulin	5	6	12 do	135 00
Eaton et station de chemin de fer	A. Taylor	¾	12	3 do (au 30 juin '91)	25 00
do do	M. Lebourneau	¾	12	9 do du do	75 00
Echo Vale et station de ch. de fer	J. P. Jones	33 vgs.	12	12 do	18 00
Echo Vale, stat. de c. f. de, et Piopolis	H. Ryan	8½	6	12 do	295 00
Egypte et Saint-Ephrem d'Upton	E. Chaput	8½	6	12 do	165 00
Emileville et Saint-Pie	M. Gauthier, je.	1	6	12 do	52 00
Farnboro' et West Shefford	J. Enright	2½	3	12 do	52 00
Farndon et station de chemin de fer.	S. Paquette	14 perc.	12	12 do	25 00
Farnham et Magenta	J. Fournier	5	2	12 do	50 00
Farnham et station de ch. de fer	L.E.S.Choquette	¼	36	12 do	130 00
Farnham et Saint-Sabine	C. Lague	6	3	12 do	75 00
Farnham et Stanbury	M. J. Beattie	8	2	12 do	100 00
Fontenoy et Melbourne	S. Frazer	6	2	12 do	48 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Foster et station de chemin de fer..	C. B. Inglis....	⅛	24	12 mois	40 00
Franklin Centre et Hemmingford...	M. Fleming	16	6	12 do	500 00
Franklin Centre et Huntingdon....	A. S. Beaune....	16	6	12 do	400 00
Franklin Centre et Starnesboro'	S. Huet	2	6	12 do	64 00
Frelighsburg et North Pinnacle.....	G. C. Chadburn.	6½	3	12 do	89 48
Frelighsburg et station de chemin de fer de Saint-Armand.....	A. Shelters.....	10	6	12 do	397 00
Frelighsburg et Sweetsburg	J. H. Church...	13½	6	6 do (au 30 sept. '91)..	185 00
do do	J. Boyd	13½	6	6 do du do ..	185 00
Frost Village et Waterloo.....	T. Jones.....	2½	6	9 do (au 31 déc. '91)..	70 50
do do	J. M. Parker ...	2½	6	3 do du do ..	24 00
Fulford et station de chemin de fer.	J. B. Hubert....	⅕	12	12 do	50 00
Fulford et West Brome.....	C. A. Hunt.....	13	3	4 do (du 1er déc. '91)1	51 90
Galson et Gould.....	M. L. McIver ..	5½	2	12 do	42 00
Garland et Saint-Chrysostome.....	F. Z. Delisle....	4	3	12 do	48 00
Gasparine et Holton.....	F. Delage.....	3½	2	12 do	34 00
Genoa et Saint-Hermas.....	J. Gordon....	3½	2	12 do	48 00
Georgeville et Knowlton Landing...	D. A. Bullock...	3	3	12 do	78 50
Georgeville et Magog.....	C. A. Rixford...	10	6	12 do	260 00
Georgeville et Magoon's Point.....	W. H. Brevoort.	5½	2	12 do	52 00
Georgeville et Stanstead Junction ..	J. F. Feltus	13	6	12 do	335 00
Geraldine et Stockwell.....	C. Newman.....	3½	2	12 do	26 00
Girard et station de chemin de fer.	T. Girard.....	24 vgs.	12	12 do	24 00
Glen Iver et Sherbrooke	J. McIver	7½	2	12 do	64 00
Gould et North Hill..	D. W. McDonald	4½	2	3 do (au 30 juin '91)..	10 50
do do	N. McDonald...	4½	2	9 do du do ..	31 50
Gould et Red Mountain.....	C. Smith.....	5	2	12 do	40 00
Gould et Scotstown.....	A. Morrison....	7½	6	12 do	333 00
Gould Station et stat. de ch. de fer.	R. H. Cowan...	¼	12	6 do (au 30 sept. '91)..	20 00
do do ..	M. Morrison.. .	¼	12	6 do du do ..	20 00
Granboro' et Granby..	G. Vittie.....	6¼	3	12 do	96 00
Granby et Milton.....	E. Dupuis	9	6	8 do (au 30 nov. '91)..	173 33
do do	N. St. Jacques..	9	6	4 do du do ..	86 66
Granby et station de chemin de fer.	S. Page.....	⅛	12	12 do	75 00
Granby et Shefford Mountain	F. W. Barr.....	6½	3	12 do	97 00
Grenville et Lost River	A. McPhee.....	19	2	12 do	200 00
Grenville et station de ch. de fer ...	T. Cummings...	1½	6	12 do	48 00
Hallerton et Hemmingford.	T. Kenny.....	4¾	3	12 do	75 00
Hall's Stream et stat. de ch. de fer .	E. Bean	3 perc.	12	9 do (du 1er juill. '91)	18 00
Hardwood Flat et Robinson.....	W. R. Todd....	3½	2	12 do	26 00
Hatley et station de chemin de fer..	B. Martin.....	3½	6	12 do	200 00
Heathton et South Barnston	W. W. Heath...	9/10	6	12 do	40 00
Helena et White's Station	T. Salen... ...	4	6	12 do	147 00
Hemmingford et Roxham..	W. C. Kingsbury	6	2	12 do	35 00
Henrysburg et Lacolle.....	G. Giroux	8½	3	12 do	120 00
Henrysville et Stanbridge Station...	P. Girard.....	8	6	12 do	189 00
Hochelaga et Longue Pointe.....	N. Richard.. ..	3¾	6	12 do	250 00
Hochelaga et Montréal.....	N. Racine ...	2½	18	12 do	450 00
Holton et Sainte-Clothilde.....	F. Dextras.....	2	3	12 do	50 00
Howick et station de chemin de fer.	L. Parent.	¼	18	12 do	73 48
Howick et Saint-Chrysostome .. .	T. Hébert	9	6	12 do	240 00
Huntingdon et station de ch. de fer.	J. Paulman.....	½	18	3 do (au 30 juin '91)..	26 25
do do ..	R. Lee	½	18	9 do du do ..	78 75
Iron Hill et Sweetsburg.....	W. Moffatt.....	8	3	12 do	120 00
Island Brook et New-Mexico.....	E. Dawson	4½	3	12 do	58 48
Isle Bizard et Sainte-Geneviève....	E. Roussin.....	½	12	6 do (au 30 sept. '91)..	50 00
do do ...	E. Paquin.....	½	12	6 do du do ..	50 00
Isle Perrot et Ste-Anne de Bellevue..	J. Monpetit	5¼	6	12 do	156 00
Johnville et station de ch. de fer...	E. P. Smith	76 vgs.	12	12 do	28 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Katevale et North Hatley	H. B. Ayers	4½	3	12 mois	70 00
Keith et Robertson	J. McLennan	8½	3	12 do	96 00
Kelso et station de chemin de fer de la rivière à la Truite	D. McFarlane	3½	6	6 do (au 30 sept. '91)	72 00
do do	F. B. Gillies	3½	6	6 do du do	64 00
Knowlton et station de ch. de fer	A. E. Kimball	¼	24	12 do	100 00
Knowlton et West Bolton	J. Dubois	3	3	12 do	45 00
L'Acadie et station de chemin de fer	N. Peladeau	½	12	12 do	52 00
L'Acadie et Saint-Jacques le Mineur	E. F. Poirier	5	6	9 do (au 31 déc. '91)	120 00
do do	E. Boutin	5	6	1 do (au 31 jan. '92)	15 00
Lachine Locks et stat. de ch. de fer.	F. X. Gariépy	½	12	12 do	60 00
Lachine Rapids et sta. de ch. de fer	D. Dunberry	2	6	12 do	100 00
Lachine Station et boîtes aux lettres	J. O'Flaherty		12	12 do	30 00
Lachute et Lachute Mills	J. Fish	1	12	12 do	62 00
Lachute et Lakefield	F. Rogers	9	3	12 do	111 00
Lachute et station de chemin de fer.	G. L. Meikle	⅛	12	12 do	36 00
Lachute et Shrewsbury	J. Chambers	14½	3	12 do	155 00
Lac Masson et Saint-Jérôme	M. Piché	22	3	12 do	250 00
Lac Masson et Sainte-Lucie de Doncaster	N. Forget	10	3	6 do (au 30 sept. '91)	78 00
Lac Masson et Sainte-Lucie de Doncaster	L. Plouffe	10	3	6 do du do	69 00
Lacolle et Odelltown	J. Gray	3	3	12 do	48 00
Lac Mégantic et sta. de ch. de fer	I. N. Thibodeau.	275 vgs.	12	12 do	36 00
Lambton et Stornoway	E. Bélanger	9	6	12 do	278 00
Landreville et Ormstown	A. Lemieux	4	2	12 do	50 00
La Patrie, Notre-Dame des Bois et Valracine	J. St. James	9 et 6	6 et 3	9 do (du 1er juil. '91)	195 00
La Patrie, Scotstown et West Ditton	S. Rolin	9 et 3	6 et 3	12 do	225 00
La Plaine et station de ch. de fer	C. Gauthier	80 vgs.	12	12 do	20 00
Laprairie et station de ch. de fer	A. Lamarre	¾	12	4 do (au 31 juil. '91)	23 33
do do	J. Lang	¾	12	8 do du do	46 67
La Présentation et Saint-Hyacinthe	M. Leclair	6	6	12 do	200 00
Laurel et Lost River	M. McCluskey	6	1	12 do	36 00
Lennoxville et Milby	A. Aldrich	5	6	12 do	124 00
Lennoxville et North Stukely	C. Colin	4	3	12 do	100 00
Lennoxville et station de ch. de fer.	E. W Abbott	1/11	24	12 do	101 00
Lennoxville—Sta. de trans. de c. de f	do	70 vgs.		12 do	62 49
Leopold et Shrewsbury	J. Thompson	6	2	12 do	60 00
Lime Ridge et station de ch. de fer.	J. H. Barker	⅛	12	9 do (du 1er juil. '91)	30 00
Lineboro' et station de chemin de fer	J. Wood	⅛	12	12 do	26 00
Longueuil et station de ch. de fer	G. Brissette	⅓	24	3 do (au 30 juin '91)	35 00
do do	do	⅓	18	9 do du do	78 75
Mabel et Staynerville	A. Lahaie	3	2	1 do (du 1er mars '92)	2 50
Magog et station de chemin de fer	L. N. Allard	¼	12	12 do	100 00
Malmaison et Notre-Dame de Stanbridge	I. Hebert	3	6	12 do	120 00
Malvina et station de chemin de fer.	M. Roy	¾	6	9 do (du 1er juil. '91)	36 00
Mansonville et station de ch. de fer	W. B. Manson	2½	6	12 do	125 00
Mansonville et Vale Perkins	J. M. Alex	5½	3	12 do	60 00
Mansonville, station de, et West Potton	S. L. Elkins	3	3	12 do	60 00
Maple Leaf et Sawyerville	J. W. Planche	4¼	6	12 do	125 00
Melbourne et New-Rockland	M. Delaney	7¼	6	12 do	240 00
Melbourne et Upper Melbourne	N. Coburn	⅘	13	12 do	100 00
Melbourne et Waterloo	S. Jamieson	33	3	12 do	500 00
Milan et Notre-Dame des Bois	C. Demers	14	3	3 do (du 30 juin 91)	56 25
Milan et station de chemin de fer	J. D. Morrison	⅛	12	12 do	24 00
Milan et Whitwick	J. R. McDonald	3	2	12 do	36 00
Miletta et station de chemin de fer.	M. A. Murray	143 vgs.	6	12 do	10 00
Mille-Isles et Saint-Jérôme	T. Taylor	12	3	12 do	122 00
Minton et North Hatley	A. E. Fish	2½	3	12 do	52 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Mirabel et s. de c. de f. de St-Hermas	L. Lacroix	1½	6	12 mois	56 00
Mongenais, Ste-Justine de Newton et station de chemin de fer	A. Labelle	3 et 1¾	6 et 12	12 do	250 00
Montfort et Morin Flats	M. Boulaire	6	2	12 do	52 00
Montréal et terrains de l'exposition.	G. Jones			Voyages spéciaux	16 40
Montréal et Mount Royal Vale	O. F. Lilly	4½	12	12 mois	240 00
Montréal et Outremont	J. Gauthier	3¼	6	12 do	40 00
Montréal et stations de ch. de fer	P. Jones	¾	10 et 6	12 do	2,222 00
Montréal, bureaux de réception et boîtes aux lettres	P. Kennedy		49	12 do	4,031 00
Montréal, bureau de poste de, et bureaux de réception	T. Harding			Voyages spéciaux	6 50
Montréal et Saint-Eustache	S. Meunier	21	6	12 mois	1,000 00
Montréal et St-Gabriel de Montréal.	J. Turner	2	18	12 do	240 00
Montréal et Saint-Léonard de Port-Maurice	J. Gervais	8¾	6	12 do	306 00
Montréal et Sault au Récollet	F. St. Vincent	7	6	12 do	150 00
Montréal et Varennes	H. Dubois	15	6	4 do (du 1er déc. '91)	200 00
Montréal et quai	P. Jones	½		Saison 1891	222 05
Montréal Jonction et sta. de c. de f.	C. C. Wright	80 vgs.	12	6 mois (du 1er oct. '91)	15 00
Moore's Station et station de ch. de f.	P. C. Moore	½	12	12 do	24 00
Morin Flats et Saint-Adolphe	H. Paquet	9	1	12 do	45 00
Mount Johnson et Versailles	A. T. Moquin	4	6	12 do	150 00
Mount Oscar et Saint-Rédempteur	B. Lalonde	1¾	3	7 do (du 1er sept. '91).	28 00
Napierville et Stottville	F. Hetier	7	6	9 do (au 31 déc. '91)	105 00
do do	F. Choquette	7	6	3 do du do	34 25
New Glasgow et station de ch. de fer	F. Langlois	¼	12	12 do	52 00
North Georgetown et sta. de c. de f.	L. Turcotte	½	6	12 do	40 00
North Hatley et station de ch. de fer	B. LeBaron	⅛	6	9 do (au 31 déc. '91)	22 50
do do	H. G. Bassett	⅛	12	3 do du do	17 50
North Sutton et West Brome	O. Sweet	2	3	12 do	50 00
Norton Creek et Saint-Rémi	J. B. Boyer	9	6	12 do	298 00
Ormstown et station de ch. de fer	T. H. Paling	½	18	12 do	144 00
Paquette et station de chemin de fer	T. E. Paquette	1¾	6	9 do (du 1er juil. '91)	58 50
Park Laval et station de ch. de fer	A. Dazé	50 vgs.		2 do (du 1er fév. '92)	1 66
Peveril et Sainte-Justine Station	D. Menard	2½	6	11 do (du 1er mai '91)	91 66
Philipsburg et station de chemin de fer de Saint-Armand	T. Cadorette	2	12	12 do	195 00
Pincourt et Terrebonne	L. Lebeau	4	2	6 do (au 30 sept. '91)	24 00
do do	F. Martin	4	2	6 do du do	24 00
Pointe au Chêne et sta. de ch. de fer	T. Mathews	33 vgs.	12	12 do	30 00
Pointe aux Trembles et Rivière des Prairies	F. Roy	6	6	12 do	180 00
Pointe Claire et station de ch. de fer	F. Lanthier	1	6	12 do	62 80
Pont Viau et Pont du Sault	T. Bélanger	⅔	6	12 do	48 00
Port-Lewis et Saint-Anicet	S. Dupuis	5	3	12 do	76 00
Rigaud et station de chemin de fer	J. Charlebios	¼	12	12 do	50 00
Rigaud et Saint-Herménégilde	L. Letourneau	1	2	3 do (au 30 juin, '91)	7 50
Rigaud et Sainte-Marthe	O. Chevrier	9	6	7 do (du 1er sept. '91).	136 50
Rigaud et Saint-Rédempteur	B. Lalonde	6½	3	5 do (au 31 août '91)	35 00
Rivière des Fèves et Saint-Urbain de Chateauguay	Z. Bergevin	2	3	12 do	32 00
Robinson et station de chemin de fer	L. Pope	½	12	12 do	65 00
Rock Forest et station de ch. de fer.	S. Simpson	½	6	12 do	32 00
Rock Forest et Suffield	do	1¾	3	9 do (au 31 déc. '91)	39 00
do do	do	3	3	2 do (au 29 fév. '92)	12 66
do do	W. B. Martin	3	3	1 do du do	6 33
Rougemont et station de ch. de fer	J. Bachelder	½	12	12 do	52 00
Roxton East et Roxton Falls	E. Dalpé	5	2	12 do	40 00
Roxton Falls et station de ch. de fer	J. Wood	⅛	12	12 do	33 23
Roxton Pond et South Roxton	L. Nadeau	3½	6	12 do	87 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Russelltown et Saint-Chrysostome.	A. Beaudin.....	3	6	12 mois.....	70 00
Sainte-Adèle et Sainte-Agathe.....	R. Charbonneau.	12	6	12 do	230 00
Sainte-Adèle et Saint-Jérôme.....	G. Valiquette...	17	6	12 do	450 00
Sainte-Agathe et Saint-Jovite	E. St. Aubin....	19	6	12 do	900 00
Sainte-Agnès de Dundee et station de chemin de fer	T. Rowley	½	6	12 do	48 00
Saint-Aimé et Saint-Hyacinthe....	A. Donais.....	23½	6	12 do	650 00
Saint-Aimé et Yamaska	J. Parenteau....	6½	6	12 do	140 00
Saint-Alexandre et stat. de ch. de fer.	L. Pouliot	1	12	9 do (au 31 déc. '91)..	54 00
do do ..	J. Boudreau....	1	12	3 do du do ..	15 00
Sainte-Angèle de Monnoir et station de chemin de fer	B. Loiselle.....	½	12	10 do (du 1er juin '91).	40 00
Sainte-Angèle de Monnoir et stat. de ch. de f. de Ste-Marie de Monnoir.	P. Brodeur	5	6	2 do (au 31 mai '91)..	25 00
Saint-Anicet et White's Station ...	S. Dupuis.....	10	6	12 do	300 00
Sainte-Anne de Bellevue et station de chemin de fer.....	A. St. Denis...	1	6	2 do 22 jours (au 30 sept. '91).....	7 10
Sainte-Anne des Plaines et station de chemin de fer.....	D. D. Gaudette.	⅕	12	12 do	32 00
Sainte-Anne de Sorel et Sorel.....	E. Latraverse...	3	6	12 do	75 00
Saint-Antoine et Saint-Denis.....	A. Lacroix.....	1	6	12 do	70 00
Saint-Athanase et stat. de ch. de fer.	H. Malhoit. ...	⅓	24	12 do	100 00
Saint-Augustin et stat. de ch. de fer.	E. Payement ...	1¼	6	12 do	75 00
Sainte-Barbe et Saint-Stanislas de Kostka	A. Benoit.	4½	3	12 do	67 48
St-Bazile le Grand et st. de ch. de fer	E. Lalumière...	120 vgs.	6	12 do	40 00
Saint-Bonaventure et Saint-Guillaume d'Upton....	I. Tessier.....	7½	6	12 do	174 00
Sainte-Brigide et stat. de ch. de fer..	J. Donnelly.....	3	6	12 do	110 00
Saint-Bruno et Ste-Julie de Verchères	A. Hebert.....	6	6	12 do	170 00
Saint-Camille et Sherbrooke..	Z. Manseau.....	26	1	3 do (au 30 juin '91)..	19 25
do do	O. Geoffrey.....	26	1	9 do du do ..	48 75
Saint-Césaire et station de ch. de fer.	F. Garceau.. ...	⅓	12	12 do	50 00
Saint-Charles et Saint-Marc.....	H. Desjourdin..	¼	7	12 do	60 00
Saint-Colomban et Ste-Scholastique	M. Phelan.....	14	6	12 do	380 00
Saint-Constant et station de ch. de fer	O. Robert .. .	120 vgs.	12	12 do	24 48
Sainte-Cunégonde et stat. de ch. de f.	G. N. Ducharme	⅕	24	12 do	100 00
Saint-Damase et Saint-Hyacinthe..	J. B. Desprès...	7½	6	12 do	235 00
Saint-Dominique et Saint-Hyacinthe	do ...	7	6	8 do (au 30 nov. '91)..	123 33
do do ..	R. Paradis.....	5¾	6	4 do du do ..	73 33
Saint-Dominique des Cèdres et station de chemin de fer	D. Trottier....	2	3	12 do	40 00
Saint-Dominique Station et station de chemin de fer.....	do	1/10	12	12 do	4 00
Saint-Edouard et Saint-Michel de Napierville.....	E. Hamelin.....	4½	6	12 do (moins l'amende)	117 00
Saint-Elzéar de Laval et Jonction Saint-Martin.....	J. Paré.....	1½	2	4 do (du 1er déc. '91)	8 33
Saint-Ephrem d'Upton et Sainte-Hélène de Bagot..	A. Masse.	7	6	12 do	124 00
Saint-Eustache et stat. de ch. de fer.	J. M. Goulet ...	⅕	12	12 do	48 00
Saint-Eustache et St-Joseph du Lac.	J. B. Laurin....	11	3	12 do	150 00
St-François de Sales et Terrebonne..	C. Gascon	¾	6	12 do	60 00
Saint-François-Xavier de Brompton et Windsor Mills.....	J. Levesque	4	3	12 do	90 00
Saint-Germain de Grantham et station de chemin de fer	E. Paré..... ..	¼	12	12 do	60 00
Saint-Guillaume d'Upton et station de chemin de fer.....	A. Réné	½	12	6 do (au 30 sept. '91)..	50 00
do do ..	J. Dupuis, jeune	½	12	6 do du do ..	47 50
Saint-Henri de Montréal et station de chemin de fer.....	A.J. Bissonnette	1/10	24	9 do (au 31 déc. '91)..	67 50
do do ..	do ..	1/10	36	3 do du do ..	33 75

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Saint-Hermas et station de ch. de fer	A. Sauvé	4	6	12 mois	90 00
Saint-Hilaire Station et station de chemin de fer	F. Martin	100 vgs.	36	12 do	100 00
Saint-Hilaire Station et Saint-Jean-Baptiste de Rouville	R. E. Meunier	5	6	9 do (au 31 déc. '91)	117 00
do do	A. Saurette	5	6	3 do du do	30 75
Saint-Hilaire Station et Sorel	S. et J. Valois	33	6	12 do	1,050 00
Saint-Hubert et station de ch. de fer	F. Robert	½	7	12 do	70 00
Saint-Hugues et Saint-Hyacinthe	A. Guertin	14	6	12 do	495 00
Saint-Hugues et Saint-Marcel	T. Forcier	7	6	12 do	179 00
Saint-Hyacinthe et Saint-Thomas d'Aquin	A. Girouard	6	2	12 do	60 00
Saint-Isidore et station de ch. de fer.	J. Primeau	⅔	12	12 do	72 00
Saint-Isidore Junction et station de chemin de fer	F. Baillargeon	17 vgs.	12	12 do	16 00
Saint-Jacques le Mineur et Saint-Philippe de Laprairie	E. Boutin	5	6	2 do (du 1er févr. '92).	30 00
Saint-Janvier et station de ch. de fer.	J. Jérôme	⅘	12	3 do (au 30 juin '91)	10 00
do do	J. Desroches	⅘	12	9 do du do	27 00
Saint-Jérôme et station de ch. de fer.	E. Marchand	1/16	12	4 do 15 jours (au 15 juillet '91)	15 09
do do	do	½	18	7 do 16 jours du do	55 32
Saint-Jérôme et Sainte-Thérèse	E. Ouimet	14	6	4 do 15 jours (au 15 juillet '91)	87 09
Saint-Joachim et Warden	J. Bachand	7	6	12 do	168 00
St-Jean et stat. de ch. de fer (C.C.P.)	W. Moore	⅔	24	12 do	250 00
do do (C.Vt.)	do	⅓	18	12 do	100 00
Saint-Jean et Saint-Luc	M. Marsan	6	3	12 do	80 00
Saint-Joseph de Sorel et Sorel	A. Bouvier	1¼	6	12 do	48 00
Saint-Lambert et stat. de ch. de fer.	D. O. Davies	½	12	3 do (du 1er janv. '92)	9 00
Saint-Lazare et Vaudreuil	E. Gauthier	8	6	7 do (du 1er sept. '91)	131 25
Saint-Louis de Gonzague et station de chemin de fer Saint-Timothé.	C. Trépanier	4	6	12 do	144 00
Saint-Louis Station et st. de ch. de fer	A. Lalonde	50 vgs.	12	12 do	20 00
Sainte-Madeleine et st. de ch. de fer.	J. D. Rainville	⅙	12	12 do	50 00
Saint-Malo et station de chem. de fer	C. Breault	3¼	6	9 do (du 1er juill. '91)	75 00
Sainte-Marie de Monnoir et station de chemin de fer	M. Bessette	½	12	12 do	49 00
Sainte-Marthe et Vaudreuil	E. Gauthier	15	6	5 do (au 31 août '91)	208 33
Saint-Martin Junction et station de chemin de fer	E. A. Desormeault	15 vgs.	12	4 do (du 1er déc. '91).	8 00
Sainte-Martine et st. de chem. de fer.	G. Marchand	⅔	18	12 do	105 00
Sainte-Martine Station et station de chemin de fer	J. Boudreault	⅕	12	12 do	25 00
Sainte-Martine Station et St-Urbain	Z. Bergevin	4	6	12 do	130 00
Saint-Mathias et Village Richelieu.	O. Darche	3½	6	12 do	140 00
Sainte-Monique et station de chemin de fer (Saint-Augustin)	D. Léonard	2	6	12 do	78 00
St-Nazaire d'Acton et St-Théodore	M. Lépine	6½	3	12 do	80 00
Saint-Ours et St-Roch de Richelieu.	J.-B. Paquette	½	6	12 do	40 00
Saint-Philippe de Laprairie et station de chemin de fer	F. C. Larose	⅓	12	12 do	48 25
Saint-Philippe, station de chemin de fer, et Stonefield	R. Chambers	9	6	12 do	280 00
Sainte-Philomène et stat. de ch. de f.	J.-B. Damour	2½	6	12 do	145 00
Saint-Pie et station de chemin de fer	J.-B. Gendreau	¼	12	12 do	36 00
Saint-Placide et Sainte-Scholastique	A. Gratton	13½	6	12 do	300 00
Saint-Polycarpe et stat. de ch. de fer.	F. Lavergne	½	12	12 do	64 00
Saint-Polycarpe et Saint-Télesphore	do	5	6	12 do	180 00
Saint-Rémi et station de ch. de fer	J.-B. Boyer	½	12	12 do	98 00
Saint-Robert et station de ch. de fer.	A. Plante	2	6	12 do	90 00
Sainte-Rose et station de ch. de fer.	A. P. Bélair	⅘	12	12 do (et serv. supplém.)	81 25

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Ste-Scholastique et stat. de ch. de fer	A. Gratton	$\frac{2}{3}$	12	12 mois	40 00
Saint-Sébastien et Venice	A. T. Hunter	$3\frac{1}{2}$	2	12 do	48 00
Ste-Sophie de Lacorne et station de chemin de fer	M. Levesque	$\frac{1}{5}$	12	12 do	48 00
Saint-Stanislas de Kostka et Valleyfield	E. Cardinal	9	6	12 do	195 00
Ste-Théodosie et Verchères	L. N. Handfield.	6	3	12 do	78 00
Ste-Thérèse et stat. de ch. de fer	N. Boismenu	$\frac{2}{5}$	24	12 do	80 00
St-Timothé et station de ch. de fer	C. Letourneau	$1\frac{1}{4}$	12	12 do	49 00
St-Valentin et Stottville	F. Hetier	3	6	12 do	72 00
St-Vincent de Paul et station de ch. de fer	C. E. Germain	$\frac{1}{2}$	12	12 do	40 00
Sabrevois et Saint-Jean	A. M. White	$8\frac{1}{3}$	6	12 do	188 00
Savage's Mills et stat. de ch. de fer.	H. T. Tamlin	$\frac{3}{4}$	6	12 do	48 00
Sawyerville et stat. de ch. de fer	R. Cairns	$\frac{1}{8}$	12	12 do	50 00
Scotstown et station de chem. de fer	R. B. Scott	$\frac{1}{4}$	12	12 do	40 00
Sheffington, West Shefford et station de chemin de fer	J. Harris	2 et $\frac{1}{4}$	6 et 12	12 do	100 00
Sherbrooke et stat. de ch. de fer	C. H. Foss	$\frac{2}{3}$ et $\frac{1}{3}$	12et24	12 do	306 24
Sherbrooke et Stoke Centre	M. Biron	$9\frac{1}{2}$	2	12 do	104 00
Sherbrooke, Sherbrooke-Est et boîtes aux lettres	R. A. Biron	.....	18 et 7	3 do (au 30 juin '91).	87 50
do do do	D. W. Armstrong	.....	18 et 7	9 do du do	206 25
Sherrington et station de ch. de fer.	B. Vautrain	$2\frac{1}{3}$	6	12 do	115 00
Smith's Mills et stat. de ch. de fer	W. T. Knight	$\frac{1}{8}$	12	12 do	16 00
Sorel et station de chemin de fer	B. Leclaire	$\frac{1}{2}$	12	12 do (moins amende)	82 00
Sorel et Sainte-Victoire	H. Paulhus	9	3	12 do	140 00
South Durham et Valcourt	E. J. Duffy	16	3	12 do	187 20
South Stukely et stat. de ch. de fer	L. H. Knowlton.	$\frac{1}{2}$	6	12 do	60 00
Spring Hill et stat. de ch. de fer	D. K. Macdonald	$\frac{1}{5}$	12	12 do	40 00
Spring Hill et Stornoway	E. Bélanger	9	6	3 do (au 30 juin '91)	75 00
do do	A. Nicholson	9	6	9 do du do	210 00
Stanstead Junction et station de ch. de fer	C. H. Gordon	60 vgs.	12	12 do	30 00
Staynerville et stat. de chem. de fer.	H. Paquin	30 vgs.	12	12 do	12 00
Stornoway et Tolsta	A. Morrison	4	2	12 do	43 75
Sutton et stat. de chemin de fer	R. A. Shepard	$\frac{1}{10}$	12	12 do	60 00
Sutton Junction et st. de ch. de fer	A. W. Westover.	$\frac{1}{11}$	12	12 do	30 00
Sweetsburg et stat. de chem. de fer.	G. T. Bachelder.	$\frac{3}{4}$	12	12 do	64 00
Terrebonne et station de ch. de fer	E. Brière	$\frac{4}{5}$	12	12 do	80 00
Valleyfield et stat. de ch. de fer	L. Leduc	$\frac{3}{4}$ et $\frac{1}{5}$	12et24	12 do	149 00
Valleyfield et boîtes aux lettres	D. Dion	$\frac{3}{4}$	12	4 do (au 31 juill. '91).	24 00
do do do	D. Pitre	$\frac{3}{4}$	12	8 do du do	48 00
Valois et station de chemin de fer	P. G. Valois	150 vgs.	12	12 do	50 00
Varennes et station de chem. de fer de Saint-Lambert	H. Dubois	.....	.....	Voyage spécial	4 00
Varennes et station de ch. de fer	A. Malo	300 vgs.	12	3 mois (au 30 juin '91)	15 00
Varennes et quai	do	$\frac{1}{6}$	12	Saison 1891	25 00
Vaudreuil et stat. du ch. de fer	E. Gauthier	$1\frac{1}{4}$	12	10 mois (au 1er juin '91)	25 00
Vaudreuil Station et stat. de ch. de fer du Grand-Tronc	V. Lalonde	100 vgs.	6	3 do (au 30 sept. '91).	5 00
Verchères et stat. de ch. de fer	W. Forget	$\frac{1}{2}$	12	3 do (au 30 juin '91).	15 00
Verchères et quai	do	$\frac{1}{6}$	12	Saison 1891	25 00
Versailles et stat. de chem. de fer	T. Lacombe	30 vgs.	12	12 mois	20 00
Village Richelieu et st. de ch. de fer.	N. D. D. Bessette	$\frac{1}{4}$	12	12 do	48 00
Warden et station de chemin de fer.	L. E. Richardson	46 vgs.	12	12 do	60 00
Waterloo et stat. de chemin de fer	A. E. J. Beaulne	$\frac{2}{3}$	36	9 do (au 31 déc. '91; moins amende)	124 95
do do	P. Murphy	$\frac{2}{3}$	36	3 do du do	54 37
West Brome et stat. de ch. de fer	N. Scott	$\frac{1}{3}$	12	12 do	50 00
Westbury Basin et stat. de ch. de fer	O. Lepitre	30 vgs.	12	12 do	35 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Montréal, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Wickham West et stat. de ch. de fer	F. Cormier	⅛	12	12 do	32 00
Transport des malles anglaises à Portland, E.-U..	H. et A. Allan..	.....	.....	....	16 50
				Total..	$54,370 16

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswik, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Acadie, Acadie Siding et station de chemin de fer	S. Legere	10	2	3 mois (au 30 juin '91).	24 75
do do	T. Gallant	10	2	9 do du do	60 00
Adamsville et station de ch. de fer	J. M. Kennedy	$\frac{1}{16}$	12	12 do	60 00
Albert et Elgin	J. Garland	26	1	12 do	208 00
Albert et Lumsden	B. W. Fillmore	7	1	12 do	38 00
Albert et Point Wolf	J. E. Boyle	20	6	12 do	600 00
Albert et station de chemin de fer	R. C. Atkinson	$\frac{1}{2}$	12	12 do	75 00
Albert Mines et stat. de ch. de fer	E. Woodworth	$\frac{1}{4}$	12	12 do	40 00
Aldouane et Richibouctou	J. Daigle	8	2	12 do	80 00
Alexander's Point et Lameque	C. Chiasson	$3\frac{1}{2}$	1	12 do	25 00
Alexander's Point et phare de Miscou	C. Vibert	26	2	4 do (au 31 juill. '91).	95 00
do do	do	26	3	8 do du do	284 99
Alexander's Point et Shippigan	E. DeGrace	3	3	12 do	115 00
Alexandrina et Notre-Dame	A. L. Hébert	4	1	12 do	20 80
Alison et Moncton	W. T. Jones	9	1	12 do	51 25
Allandale et Poquiock	D. Connelly	6	1	12 do	35 00
Alma et Hastings	J. E. McQuaid	4	1	12 do	26 00
Alma et Sinclair Hill	B. Connor	3	1	12 do	20 00
Ammon et Jonction de la Route de Moncton	D. E. Wilbur	$2\frac{1}{2}$	1	12 do	10 00
Anagance et Corn Hill	R. McCrossin	6	2	6 do (au 30 sept. '91).	32 50
do do	E. Stockton	6	2	6 do du do	32 50
Anagance et Elgin	E. A. Robinson	18	2	12 do	144 00
Anderson et Upper Sackville	D. Wheaton	15 et 22	1	12 do	93 00
Andover et Carlingford	R. S. Sloot	4	2	12 do	54 84
Andover et station de chemin de fer	J. A. Perley	1	12	12 do	50 00
Annidale et English Settlement	J. H. Langley	4	2	3 do (au 30 juin '91).	11 75
do do	C. Alcorn	4	2	9 do du do	37 11
Apohaqui et Case Settlement	G. Z. Parlee	10	1	12 do	50 00
Apohaqui et Erb Settlement	H. E. Sinnott	4 et 9	1	12 do	44 20
Apohaqui, Collina et Pearsons	J. Wiles	11, 14 et 17	3 et 2	12 do	273 00
Apohaqui et stat. de ch. de fer	J. A. Sinnott	100 vgs.	12	12 do	62 60
Armstrong et Waterford	D. J. Gray	8	1	12 do	45 72
Armstrong's Brook et station de la rivière Jacquet	W. Barclay, aîné	1	12	12 do	50 00
Armstrong's Brook et rivière Louison	do	3	6	12 do	175 00
Armstrong's Corner et Round Hill	A. Graham	20	2	12 do	168 00
Aroostook Junction et stat. de ch. de f.	D. R. Hopkins	$\frac{1}{8}$	12	12 do	50 00
Aroostook Portage et California	D. Murchison	2	1	12 do	26 75
Back Bay et Saint-George	A. J. Seely	11	3	12 do	224 88
Baie Verte et chemin de Baie Verte	A. F. Copp	4	2	12 do	40 00
Baie Verte et station de ch. de fer	H. Wells (représentant légal)	$\frac{1}{2}$	12	12 do	60 00
Bairdsville et Beaconsfield	H. Baird	11	1	12 do	55 00
Barachois et Lower Abougoggin	H. Gallang	11 et 8	1	12 do	44 48
Barnaby River et stat. de ch. de fer.	J. O. Quilty	$\frac{1}{16}$	12	3 do (au 30 juin '91).	2 50
do do	H. A. Quilty	$\frac{1}{16}$	12	9 do du do	26 25
Barnaby River et Semiwagan Bridge	M. Meagher	4	1	6 do (du 1er oct. '91).	15 00
Bartibog et Chatham	J. Doyle	12	1	12 do	40 00
Bartlett's Mills et stat. de ch de fer	J. Bartlett	$\frac{1}{4}$	6	12 do	90 00
Base Line Road et Hatfield Point	M. Lunn	4 et 6	1	5 do (au 30 sept. '91).	9 37
Bass River et South Branch	J. A. Campbell	16	3	12 do	269 00
Bath, Johnville et Kilfoil	H. McGuire	8 et $3\frac{1}{2}$	2 et 1	6 do (au 30 sept '91).	37 50
do do	do	8 et $3\frac{1}{2}$	3 et 2	6 do du do	59 60

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Bath et station de chemin de fer	T. Bohan	½	12	12 mois	60 00
Bathurst et station de ch. de fer	J. Sivewright	2	24	12 do	225 52
Bathurst Village et Dunlop	J. Nicol	9	1	3 do (au 30 juin '91)	11 62
Bathurst Village et Robertville	do	10½	1	9 do (du 1er juill. '91, et arrérages)	48 43
Bathurst Village et Tête à Gauche River (côté sud)	A. Branch	10 et 8	1	12 do	39 48
Bathurst Village et Youghall	R. Anderson	5	3	12 do	50 00
Baie du Vin et Chatham	T. White	25½	2	12 do	250 00
Baie du Vin et Point Escuminac	E. Nowlan	21	2	12 do	222 50
Baie du Vin Mills et Baie du Vin Supérieure	W. Dickins	5	1	12 do	40 00
Bayfield et station de chemin de fer	F. Harper	1½	6	12 do	75 00
Bayside et St. Andrew's	J. Richardson	7	2	12 do	100 00
Bear Island et Scotch Lake	J. Elliott	4	1	12 do	29 48
Beaufort et Bristol	J. Boyer	20	3	12 do	306 00
Beaver Dam et Rusagornis	W. Haining	5	1	12 do	26 00
Beaver Harbour et Black's Harbour	E. W. Cross	3	1	12 do	50 00
Beaver Harbour et Pennfield Ridge	F. Eldridge	4	3	9 do (au 31 déc. '91)	112 11
do do	do	7½	3	3 do du do	43 75
Belledune et Belledune River	P. Lannon	4	3	12 do	69 72
Belledune et station de ch. de fer	do	1	12	12 do	79 00
Belleisle Creek et Norton Station	J. M. Huggard	7	2	12 do	57 00
Belliveau Village et St-Joseph	S. Bourgeois	7	2	12 do	73 75
Belyea's Cove et Heustis Landing	J. B. Mott	3	2	12 do	39 00
Benton et station de chemin de fer	A. J. Teed	50 vgs.	12	12 do	20 00
Benton et Speerville	W. Speer	5	2	12 do	65 00
Beresford et station de ch. de fer	J. Aubé	100 vgs.	6	12 do	35 00
Biggar Ridge et Foreston	W. H. Staton	4	1	12 do	29 00
Black Brook et Chatham	A. Manderson	6	4	9 do (au 31 déc. '91)	131 25
do do	P. L. Manderson	6	4	3 do du do	43 75
Black Lands et River Charlo	W. Cook	3	3	12 do	38 00
Black Point et New Mills	P. Devereux	4	3	9 do (au 31 déc. '91)	43 11
Black Point et station de ch. de fer	S. Laughlan	1	6	3 do (du 1er janv. '92)	9 37
Black Rock et Three Brooks	L. Reid	1½	2	12 do	25 00
Blackville et Coughlan	D. A. Coughlan	4	1	12 do	26 00
Blackville et Shinnickburn	W. T. Underhill	18	1	12 do	120 00
Blackville et Underhill	do	2	3	12 do	52 00
Blair Athol et Dalhousie	J. McIntyre	17	1	3 do (au 30 juin '91)	22 50
do do	W. Wright	17	1	9 do du do	74 25
Blakely et Enniskillen Station	J. Blakely	3	2	12 do	45 00
Bloomfield et station de ch. de fer	N. Wetmore	¾	12	12 do	56 00
Bloomfield Ridge et Boiestown	A. Fairley	10	1	6 do (au 30 sept. '91)	29 50
do do	T. McDonald	10	1	6 do do do	24 50
Bloomfield Ridge et Hayesville	D. Bruce	2	1	12 do	15 00
Bloomfield Station et Central Norton	N. Wetmore	3½	3	12 do	59 40
Bloomfield Station et stat. de ch. de f.	A. Taylor	1/16	12	12 do	20 00
Bocabec et St. Andrews	P. McLaughlin	9	3	12 do	195 00
Boiestown et Parker's Ridge	J. W. Parker	5	1	12 do	25 00
Bon Accord et Kincardine	D. Burns	5	2	12 do	80 00
Bonny River Station et Elmcroft	G. F. Williams	6	1	12 do	45 00
Bonny River Station et station de chemin de fer	G. Matheson	¼	12	12 do	50 00
Boundary Creek et stat. de ch. de fer	R. B. C. Weldon	½	12	12 do	30 00
Boundary Creek et Steeve's Mountain	do	3½	1	12 do	38 00
Bourgeois, Grandique et Poirier	R. Poirier	4 et 2	1 et 3	12 do	90 00
Breadalbane, et station de chemin de fer de New Mills	A. McNair	1	12	12 do	50 00
Briggs Corner et Sheffield	J. McKay	39	2	12 do	340 00
Bristol et station de chemin de fer	J. J. Hayward	½	12	12 do	45 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Brownesville et station de ch. de fer	A. McGregor...	5	1	12 mois	25 84
Buctouche, Coats Mills et McLaughlan Road..	T. Roberts	16, 30½ et 11	2 et 3	8 do (du 1er août '91).	151 68
Buctouche et McLaughlan Road....	do ..	do	2	4 do (au 31 juill. '91)..	61 33
Buctouche et Richibouctou..... ..	do ..	18	3	12 do	228 00
Buctouche et St-Castin..	L. Sawyer	6½	1	12 do	30 00
Buctouche et St-Jean-Baptiste.....	F.X.J. Michaud	1½	6	12 do	30 00
Buctouche et Shediac.....	J. D. Weldon...	22	6	12 do	494 00
Bull Moose Hill et Springfield.....	W. E. Benson ..	5	1	12 do	24 00
Bumfrau, Mineral et stat. de ch de f.	A. J. Kearney..	5 et ⅛	12 et 1	12 do	70 00
Burnt Church et Church Point.....	F. H. McKnight	4	3	12 do	40 00
Butternut Ridge et Carsonville.....	C. I. Keith.....	15	1	12 do	93 00
Butternut Ridge, New-Canaan et Forks.....	B. Perry.....	12 et 3	2 et 1	12 do	128 00
Butternut Ridge et stat. de ch. de fer	H. H. Keith....	¼	6	12 do	20 00
Caledonia, Turtle Creek et station de chemin de fer..... .	G. D. Reid.....	17 et ¼	2	12 do	97 96
Calhoun et station de ch. de fer.....	J. B. Calhoun...	½	12	12 do	25 00
Cameron's Mills et St-Louis de Kent	H. Landry..... .	10	2	12 do	60 00
Campbell Settlement et Lower Southampton...	S. H. Stairs ..	6	2	12 do	49 72
Campbellton et station de ch. de fer	G. Cumming....	1	24et30	12 do	371 34
Campo Bello et Wilson's Beach.....	B. Brown. . .	7	1	12 do	75 00
Canaan Station et stat. de ch. de fer	J. J. Bernard...	⅛	12	12 do	20 00
Canaan Station et Sweenyville.....	J. P. Bernard. .	8 et 12	2	12 do	80 00
Canobie et Clifton.....	W. Glendinning.	3	1	12 do	28 50
Canterbury et Fredericton..... ...	R. H. Rainsford	51	3	3 do (au 30 juin '91)..	161 90
do do	J. Phillips ...	51	3	9 do du do ..	468 75
Canterbury et Woodstock..... ...	G. W. Porter...	12	6	12 do	280 00
Canterbury Station et North Lake..	H. Falconer	22	2	12 do	230 00
Canterbury Station et stat. de c. de f.	J. S. Law	100 vgs.	12	12 do	50 00
Cape de Moiselle Creek et station de chemin de fer	J. Wilson.....	1/16	12	12 do	25 00
Cape Spear et station de ch. de fer..	A. Seamon.....	5	2	12 do	41 60
Cape Tormentine et Ice Boat House	P. Allen..	.....	.....	Saison 1890-91	151 00
Cape Tormentine et stat. de c. de f.	J. R. Barry....	200 pds.	12	12 mois	15 00
Caraquette et Lower Caraquette...	A. Lantaigne. ..	4	3	8 do (au 30 nov. '91)..	22 66
do do ...	do ..	5	3	4 do du do ..	14 16
Caraquette et St-Simon....	J.R.LeBoutillier	9	1	12 do	30 00
Caraquette et Tracadie.....	P. Thériault.. .	22	6	12 do	344 00
Carleton et St-John.....	D. O'Connell. ..	1	36	6 do (au 30 sept. '91)..	69 00
do do	T. M. Burns....	1	35	6 do du do ..	62 00
Carleton et boîtes aux lettres.....	W. Lane.	1	12	3 do (au 30 juin '91)..	19 50
do do	J. A. Kindred..	1	12	9 do du do ..	57 00
Carlisle et Cloverdale	N. L. Shaw....	4	1	8 do (du 1er août '91).	20 00
Carlisle et Lower Windsor.....	W. O. Belyea...	2	3	12 do	45 00
Central Blissville et Fredericton Junction..	J. Shehan	4	2	12 do	55 00
Central Hampstead et Hibernia....	D. Gardner.....	3	2	12 do	40 00
Centreville, Florenceville et station de chemin de fer.....	I. N. Boyer.....	5	6	12 do	74 00
Centreville, Tracey's Mills et Greenfield	G. Gregg.....	2, 12 et 6	3 et 2	12 do	115 00
Chamber's Settlement et Foster's Croft	T. Morrisey.....	5	1	12 do	29 00
Chambord et Grand Falls	I. Michaud.....	4 et 6	1	9 do (au 31 déc. '91)..	37 50
do do	G. Poitras.....	4 et 6	1	3 do du do ..	12 00
Chance Harbour, Lepreaux et Little Lepreaux	A. Hope..	19 et 4	2 et 6	12 do	180 00
Charleston et Middle Simonds.....	M. Mulhern....	11	1	12 do	50 00
Charlo Station et Upper Charlo.....	P. Laviolette ...	2½	6	12 do	54 00
Chatham et Douglasfield.....	T. King	5	1	12 do	23 75

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Chatham et Kouchibouguac	R. McNaughton	26	2	12 mois	248 00
Chatham et station de ch. de fer	A. S. Ullock	1	24	12 do	200 00
Chatham et Tracadie	J. C. Coughlan	52	6	12 do	1,265 00
Chipman et Harley Road	J. D. Brown	5	1	12 do	45 00
Chipman et Weldford	D. Robertson	40	1	12 do	235 00
Church Hill et Riverview	A. Bayley	2	2	12 do	29 50
Clarendon et Gaspereaux Station	W. H. Jones	6	2	12 do	59 00
Clarendon Station et station de chemin de fer	G. S. Lacy	½	6	12 do	40 00
Clifton et Grey's Mills	J. Rodgers	10	6	12 do	244 00
Clifton et Land's End	O. M. Flewelling	22	2	12 do	272 80
Clinch's Mills et Gooseberry Cove	J. Ferguson	4	2	12 do	65 00
Clinch's Mills et Little Musquash	G. Wayne	5	1	12 do	40 00
Clinch's Mills et traverse de ch. de f.	C. F. Clinch	⅛	12	12 do	26 00
Clover Hill et Sussex Vale	J. McLaughlin	15½	2	12 do	130 20
Coal Branch Station et station de chemin de fer	J. T. Swift	100 vgs.	12	12 do	37 50
Coal Creek et Coal Mines	J. Brown	4	2	12 do	44 00
Coal Creek et Upper Coal Creek	M. E. Weaver	4	1	12 do	25 00
Cocagne et Cocagne Cape	J. S. Lucas	4	1	9 do (au 31 déc. '91)	13 41
do do	A. Bourgeois	4	1	3 do du do	6 25
Cocagne et Notre-Dame	E. Bilodeau	6	2	12 do	59 00
Coldbrook et station de ch. de fer	E. Ryder	⅛	12	12 do	30 00
Coles Island et Narrows	J. Cole	12	3	12 do	200 00
Coles Island et New-Canaan	A Corey	23	1	12 do	98 00
College Bridge et stat. de ch. de fer.	D. F. Richard	½	12	12 do	75 00
Collina et Springfield	J. Kellier	14 et 10	1	12 do	42 00
Cork Station et station de ch. de fer	M. A. Murphy	10 vgs.	3	12 do	16 00
Cormier's Cove et St-Joseph	D. A. Cormier	2	2	12 do	30 00
Corn Hill et Petitcodiac	W. W. Price	11 et 7	1	12 do	52 00
Cox's Point et Cumberland Bay	T.H.Branscombe	5	1	12 do	20 80
Cross Creek et Green Hill	W. Waugh	4	1	12 do	32 00
Curryville et station de ch. de fer	J. A. Beaumont.	⅛	12	12 do	35 00
Dalhousie et Point La Nim	P. Stewart	3	3	12 do	45 00
Dalhousie et station de ch. de fer	H. A. Johnson	¼	24	12 do	256 20
Dalhousie et quai	do	¼	2	Saison 1891	39 50
Dalhousie Junction et station de chemin de fer	W. Jamieson	½	12	12 mois	52 00
Dawson Settlement et Hillsborough	P. Broney	8	2	12 do	83 00
Debeck et station de chemin de fer.	A. Harron	¼	12	12 do	30 00
Derby et station de chemin de fer	T. Parker	¼	12	1 do 8 jours (du 22 fév. '92)	6 48
Doaktown et Shinnickburn	J. McDuff	18	1	12 do	100 00
Donegal, Waterford et Sussex Vale	F. C. Buchanan.	10 et 8	1 et 2	12 do	189 56
Dorchester et Fairview	A. Crossman	3½	1	12 do	26 00
Dorchester et Middleton	R. A. Colpitts	2	6	12 do	65 00
Dorchester et station de ch. de fer	S. W. Tingley	½	36	12 do	447 00
Dorchester et Rockport	J. Read	12	3é. 2h.	12 do	159 00
Dorchester et Woodhurst	B. Card	5	1	12 do	20 00
Dorchester Crossing et station de chemin de fer	P. L. Belliveau	¼	2	12 do	11 00
Dorchester Crossing and Scadouc	P. S. Pellerain	2½	1	12 do	15 00
Dorn Ridge et Mouth of Keswick	J. Pugh	14	2	12 do	87 00
Douglastown et Newcastle	R. H. Gremley	5	6	12 do	125 00
Dover et Moncton	W.A. McFarlane	18	2	9 do (au 31 déc. '91)	93 00
do do	J. W. Beatty	18	3	3 do du do	40 00
Downeyville et Springfield	W. Kellier	11	2	12 do	80 00
Downeyville et Tooleton	V. Vanwart	11 et 3	4	12 do	71 00
Doyle Settlement et Rivière Louison	T. Hayes, jeune.	3	1 et 2	12 do	23 75
Dumbarton Station et station de chemin de fer	W. Saunders	1/16	3	12 do	20 00
Dundee et Shannon Vale	W. Wright	5	1	12 do	25 75

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Dungiven et Memramcook	E. W. Toole	4	1	12 mois	25 00
Dupey's Corner et Saint-André de Shediac	R. Hebert	3½	1	12 do	32 00
Edmundston et Grand Falls	M. Hart	37	6	12 do	1,495 00
Edmundston et embouchure de St-François	B. Leveque	37	3	3 do (au 30 juin '91).	122 50
Edmundston et Upper Madawaska	D. Sirois	3	6	12 do	24 00
Eel River Crossing et station de chemin de fer	D. Cook	1/16	12	12 do	50 00
Elgin et Prosser Brook	W. P. Robinson.	13	2	9 do (au 31 déc. '91).	144 00
do do	H. H. Horsman.	13	2	3 do du do	30 00
Elgin et station de ch. de fer.	J. D. Steeves	½	6	12 do	39 88
Ellenstown et Millerton	D. Sauntry	3	1	6 do (du 1er oct. '91)	12 50
Elmsville et station de ch. de fer	J. H. Dyer	1/16	6	12 do	40 00
Emigrant Road et station de ch.de f.	M. Mulrine	1½	3	12 do	30 00
Ennishore et Grand Falls	C. O'Regan	3½	1	12 do	30 00
Enniskillen Station et st'n de ch. d.f.	B. McAloon	¼	6	12 do	25 75
Fairhaven et Lord's Cove	T. McLaughlin	10	3é. 2h.	12 do	195 00
Fairhaven et steamer	do	1	3é. 2h.	12 do	100 00
Fairville et station de ch. de fer	C. F. Tilton	⅛	18	12 do	75 00
Fenwick et McKnight	J. R. Gamblin	1½	2	12 do	15 00
Fenwick et Sheba	A. Simpson	4½	2	12 do	33 00
Ferguson's Point et Jonction, Caraquette et Chatham Route	W. Ferguson	¾	6	12 do	33 40
Ferndale et Hillside	B. Colwell	2	1	3 do (du 1er jan. '92)	5 00
Flatlands et station de ch. de fer	J. Steeves	⅛	6	12 do	50 00
Florenceville et station de ch. de fer	W. McMullin	1	12	12 do	185 00
Florenceville East et Riverbank	I. N. Boyer	4	3	12 do	57 00
Flume Ridge et Magaguadavic	M. Noonan	6	1	6 do (au 30 sept. '91).	15 00
Flume Ridge, Harvey Station et Magaguadavic	J. Moffit	6 et 18	2 et 1	6 do du do	78 00
Forks et Ida	S. S. Clarke	5	1	12 do	45 00
Four Falls et Ortonville	W. Downing, aîn.	11	1	12 do	70 00
Fox Creek et Moncton	A. Bourque	12	3	3 do (du 1er janv. '92)	24 99
Frédéricton et Hanwell	M. Curry.	10	1	3 do (au 30 juin '91).	13 50
do do	J. Currie	10	1	9 do du do	40 50
Frédéricton et Lower St. Mary's	B. Dunphy	6	2	12 do	90 00
Frédéricton et Marysville	T. Miles	4	6	12 do	149 00
Frédéricton et Nasonworth	S. K. Nason	9½	1	12 do	52 00
Frédéricton et station de ch. de fer.	P. D. McKenzie	½	24	12 do	234 00
do do (côté est).	do	¼	12	1 do (du 1er mars '92)	5 42
Frédéricton et trav. Ste-Marie	M. W. Ryan	¾ et 1	12	12 do	106 64
Frédéricton et boîtes aux lett. d. rues	H. J. Phair	2	12	12 do	101 24
Frédéricton et Tay Mills.	S. Cook	27	1	9 do (du 1er juill. '91)	139 51
Frédéricton et Tay Settlement	do	27½	1	3 do (au 30 juin '91).	47 50
Frédéricton et Wisely	G. J. Gunter	4	2	12 do	50 00
Frédéricton et Woodstock	N. Urquhart	70	2	12 do	550 00
Fredericton Junction et s. de ch. de f.	J. Shehan.	25 vgs.	24	12 do	40 00
French Village et station de ch.de f.	C. Stephenson	4	2	12 do	50 00
Gagetown et embouch. de Nerepis	S. Cameron	44	3	3 do (au 30 juin '91).	182 75
do do	W. H. Bulyea	44	3	9 do du do	468 00
Gagetown et Narrows	F. E. Wilson	19	3	12 do	277 50
Gagetown et Upper Gagetown	G. W. Allingham	8	3	12 do	100 00
Gagetown et Welsford	H. Johnston	28	3	12 do	470 00
Gagetown et White's Cove	W. Hamilton	13	3	12 do	250 00
Gailey et Thomas Galland's	J. White	2	2	12 do	30 00
Gaspereaux Station et st'n de ch.d.f.	P. W. Mooney	1	6	12 do	40 00
Gaythorne et Tabusintac	E. McCullum	4	1	12 do	30 00
Gillespie et Grand Falls Portage	T. McCallum	2	1	12 do	25 00
Gladstone et Kintore	T. Watt	9	3	12 do	156 00
Glassville et Ruther Glen	E. D. Martin	4	3	12 do	46 80

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Golden Ridge et Knowlesville	G. Campbell	6	1	12 mois	34 00
Goose Creek et Shepody Road	J. Prescott	13	1	12 do	60 00
Gouldville et Memramcook	J. Richard	2½	2	12 do	35 00
Grafton et Woodstock	A. G. B. Stone	1½	6	12 do	60 00
Grainfield et North Renous	M. Hayes	4	1	12 do	40 00
Grand Anse et Mizonette	S. Theriault	8	2é. 1h.	12 do	75 00
Grand Bay et station de ch. de fer.	D. Hamm	⅛	6	12 do	23 00
Grand Falls et station de ch.de fer.	J. J. Kelly	½	12	12 do	75 00
Grand Falls et Undine	F. Petit	16 et 11	2	12 do	133 00
Grand Falls et Woodstock	J. A. Perley	74	6	12 do	2,700 00
Grand Harbour et White Head	E. A. Daggett	6	2é. 1h.	6 do (au 30 sept. '91).	47 00
do do	J. Young	6	2é. 1h.	6 do du do	37 50
Grand Manan et Seal Cove	G. E. Yatten	12	3é. 2	6 do (au 30 sept. '91).	59 50
do do	W. N. McLean	12	3é. 2	6 do du do	49 00
Grattan et Upper Neguac	P. Grattan	3½	2	12 do	40 00
Great Shemogue et Little Cape	J. S. Leger	4	1	12 do	25 00
Great Shemogue et Shediac	J. H. Hebert	24	6	12 do	400 00
Green Point et Petit Rocher	J. Morrison	3½	1	12 do	36 25
Halcomb et Lyttletown	E. Somers	5	1	9 do (au 31 déc. '91)	29 25
do do	W. H. Somers	5	1	3 do du do	12 00
Hammond Vale et Shepody Road	W. Fowler	12	1	12 do	104 00
Hampstead et Wickham	J. S. VanWart	2	2	12 do	40 00
Hampton et Ossekeag	S. W. Sprague	1	6	12 do	60 00
Hampton et Urquhart's	J. McLauchlan	13	2	12 do	130 00
Hardingville et Quaco Road	F. J. Johnston	4	1	12 do	29 00
Harewood et Salisbury	N. Wilson, jun.	13	1	12 do	46 80
Hainsville et Lewisville	C. F. Vincent	3	2	12 do	20 00
Hartland et Knowlesville	W. Craig	20	3	3 do (au 30 juin '91).	67 50
do do	D. H. Keswick	20	3	3 do (au 30 sept. '91).	67 50
do do	W. S. Henderson	20	3	6 do du do	147 50
Hartland et station de ch. de fer	A. M. Nevers	⅛	12	12 do	60 00
Harvey et Midway	R. Smith	3½	1	12 do	18 00
Harvey et station. de ch. de fer	L. F. West	1½	6	12 do	130 00
Harvey et Waterside	R. Mulligan	11	3	12 do	147 00
Harvey Station et Magaguadavic	T. Craig	18	2	6 do (au 30 sept. '91).	74 50
Harvey Station et station de ch.de f.	D. Glendinning	50 vgs.	12	12 do	35 00
Harvey Station et Yoho	R. Coffey	8	1	12 do	48 00
Hatfield Point et Jones' Corner	M. Lunn	7	1	6 do (du 1er oct. '91)	15 74
Hatfield Point et West Scotch Settlement	W. A. S. Perkins	4	1	12 do	22 00
Head of Millstream et Perry Settlement	B. B. Hayes	5	1	12 do	30 00
Head of Millstream et Sussex Vale	do	19	2	12 do	175 00
Head of Tide et station de ch.de fer.	H. C. Gillis	1/16	6	12 do	80 00
Head of Tide et Robinsonville	D. Duncan	20	1	12 do	104 00
Heron Island et New-Mills	W. Maxwell	3	1	12 do	32 00
Hillsborough et Lower Cape	S. S. Calhoun	9	6	12 do	200 00
Hillsborough et station de ch.de fer.	R. E. Steeves	⅙	12	12 do	78 00
Hillsborough et Rose Vale	W. J. Bayley	13	3	12 do	132 00
Hillsdale et Mackville	J. McIntyre	3	1	12 do	25 26
Hillsdale et Sussex Vale	W. Buchanan	17	3	12 do	237 00
Hopewell Cape et station de ch.de f.	W. E. Calhoun	3½	6	12 do	90 00
Hopewell Hill, Hopewell et station de chemin de fer	C. L. Peck	1 et ¼	6 et 12	9 do (au 31 déc. '91).	60 00
do do	W. L. Peck	1 et ¼	6 et 12	3 do du do	17 00
Hopewell Hill et Memel	W. Hunt	7 et 5	1	12 do	43 50
Hopper et Salisbury	J. McGee	18	1	12 do	82 00
Hoyt Station et Juvenile Settlement	J. E. Patterson	12 et 9	2	9 do (au 31 déc. '91).	56 91
do do	E. Mersereau	12 et 9	2	3 do du do	37 50
Hoyt Station et station de ch. de fer	A. W. Mersereau	½	12	12 do	55 00
Indian Mountain et Moncton	A. M. Bonnell	14	1	12 do	78 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Indiantown et Saint-Jean	D. O'Connell	2	12	12 mois	196 00
Inkerman et station de ch. de fer	W. Gibbs	3	6	12 do	45 00
Irishtown et Shediac	C. Sullivan	20	1	12 do	126 00
Jenkins et Thornetown	M. B. Perry	2	3	12 do	38 00
Jolicure, Westmoreland Point et station de ch. de fer	C. Wry	7 et 1	6 et 12	12 do	225 00
Jordan Mountain et Newtown	E. Marr	4	1	12 do	28 00
Keats et Petitcodiac	R. F. Keith	7	3	12 do	117 00
Kerry et New-Ireland Road	J. Garland	5	1	12 do	49 48
Keswick Ridge et Millville	J. Harrigan	27 et 30	2	12 do	298 00
Kilburn et Kintore	D. Watt	6	3	12 do	95 00
Kilburn et station de ch. de fer	B. Kilburn	⅛	12	12 do	35 00
Kingsclear et New-Market	J. W. Howard	5	1	12 do	36 00
Kingston et Perry's Point	J. Hill	2½	2	12 do	40 00
Kingston et station de ch. de fer	E. Harnett	½	12	12 do	100 00
Kingston et Richibouctou Village	P. McCaie	7	2	12 do	60 00
Kingston et Rothesay	S. Cosman	10	6	12 do	449 00
Knoxford et Upper Knoxford	R. Langstaff	4	1	12 do	26 00
Kouchibouguac et Kouchibouguac Beach	J. Potter, jeune.	9	2	12 do	60 00
Kouchibouguac et Point Sapin	do	20	1	12 do	65 00
Kouchibouguac et Richibouctou	J. McLane	12	6	12 do	290 00
Lake George et Prince William Station	P. Carr	22	2	12 do	157 00
Lakeview et Narrows	R. Black	3	3	12 do	50 00
Lakeville Corner et Newcastle Creek	G. W. Byno	28	2	12 do	171 00
Landry et Pockmouche	M. Landry	5	1	12 do	23 00
Lawrence Station et st. de ch. de fer	J. Taylor	200 vgs.	12	12 do	52 00
Ledge et Saint-Stephen	J. Green	4	3é. 2h.	12 do	75 00
Legere et Portage River	L. Mauzerall	2	3	12 do	30 00
Lepreaux et Pocologan	S. T. Anderson	10	2	12 do	75 00
Lepreaux et station de ch. de fer	H. P. Reynolds	1/16	12	12 do	25 00
Lewis Mountain et Petitcodiac	W. W. Price	12et 13	1	12 do	82 80
Lime Hill et Jonction de Springhill Road	T. Scribner	2	1	12 do	15 00
Limekiln et Stanley	H. Turnbull	2	1	12 do	25 00
Lincoln et Oromocto	A. E. Bulley	4	3	12 do	65 00
Little Lake et Tracey Station	J. Steen	11	1	3 do (au 30 juin'91)	14 50
do do	D. S. Duplisea	11	1	9 do du do	41 25
Little Salmon River Mills et Shepody Road	J. C. Hazen	8	1	12 do	74 48
Loch Lomond et Saint-Martin	Fownes et Tabor	20	1	12 do	100 00
Long Beach et Salmon River	J. Wright	2	1	3 do (du 1er jan. '92)	6 50
Long Point et Springfield	W. Kellier	7 et 10	1	12 do	36 43
Long Settlement et Woodstock	J. R. Tupper	26	2	9 do (au 31 déc. '91)	153 66
do do	J. J. Williamson	26	2	3 do du do	51 22
Lorwick et Jonction de Perth Centre et Tilley Route	H. Dougherty	¾	1	12 do	5 92
Lower Brighton, Newburgh et Pembroke	J. Downey	3 et 6	6 et 2	12 do	150 00
Lower Nappan et Pointe au Car	A. McKnight	5	2	12 do	47 48
Lower Southampton et Norton Dale	H. D. Stairs	10	2	12 do	115 00
Lower Turtle Creek et Turtle Creek	G. A. Fillmore	3	1	12 do	15 00
Lyttleton et Red Bank	E. Somers	5	3	12 do	90 00
McGinley et Memramcook	S. C. Charters	1¼	3	9 do (au 31 déc. '91)	30 00
do do	A. N. Charters	1	3	3 do du do	12 50
Maple Green et station de ch. de fer	J. Fraser	1	3	12 do	45 00
Maplehurst, Upper Kent et station de ch. de fer	A. Hawthorne	3 et ⅛	2 et 12	12 do	100 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Maple Ridge et Millville	G. Russell	3	1	12 mois	20 00
Maplewood et Millville	H. Palmer	5	1	12 do	40 00
Mars Hill et Rivière de Chute	J. B. Porter	5	1	12 do	25 00
Maugerville et Upper Maugerville	P. McCluskey	5	3	Saison 1891	45 00
Meadows et station de ch. de fer	G. F. Beech	20 vgs.	12	12 mois	10 00
Melrose et station de ch. de fer	B. Corrigan	½	6	12 do	26 00
Memramcook et station de ch. de f.	S. C. Charters	⅛	36	12 do	150 00
Middle Saint-François et Mouth of St. Francis	J. T. Hartt	17	3	5 do (au 30 nov. '91)	102 08
Midgic Station et station de ch. de f.	C. Hicks	40 vgs.	6	12 do	10 00
Milford et station de ch. de fer	J. Irvine	1½	12	12 do	75 00
Milledgeville et Saint-Jean	D. O'Connell	4	2	12 do	65 00
Millerton et station de ch. de fer	J. C. Miller	⅛	12	1 do 7 jours (du 22 fév. '92)	4 28
Millstream et Mountain Dale	W. E. Fenwick	6 et 7	1	12 do	60 32
Millstream et Mount Hebron	G. D. Fenwick	5	1	12 do	43 68
Milltown et Saint-Stephen	Keys Frères	2	12	12 do	148 48
Milltown et Upper Mills	J. M. McDonald	3	1	6 do (au 30 sept. '91)	25 00
do do	J. W. Heaton	3	1	6 do du do	24 00
Millville et station de ch. de fer	S. A. Jones	⅛	12	1 do (du 1er mars '92)	2 08
Miscou Harbour et Wilson's Point	P. Wilson	6	2é. 1h.	12 do	55 00
Mispec et Saint-Jean	D. O'Connell	9	1	12 do	59 76
Moncton et O'Neil	R. Lowry	15	1	12 do	65 00
Moncton et station de ch. de fer	G. McSweeney	1	48	12 do	480 00
Moncton et Stony Creek	J. Scott	8	2	12 do	120 00
Moncton et boîtes aux lettres	J. Gallagher	1	12	12 do	150 00
Moncton et Upper Coverdale	E. L. Goodall	14	2	12 do	105 00
Moncton Road et Shediac	W. G. Bateman	6	1	12 do	40 00
Monument Settlement et Richmond Corner	N. Turney	27 et 20	2	12 do	228 00
Moore's Mills et station de ch. de fer	A. Cormick	100 vgs.	12	12 do	65 50
Mountview et Upper Sackville	J. Wheaton	3	1	12 do	20 00
Mountville et station de ch. de fer	J. T. Wilber	300 vgs.	12	12 do	20 00
Mouth de Nerepis et st. de ch. de fer	J. M. Nase	½	12	12 do	50 00
Musquash et station de ch. de fer	L. D. Carman	¼	12	12 do	26 00
Narrows, Norton Station et Springfield	W. Linden	9 et 21	6 et 3	6 do (au 30 sept. '91)	256 18
do do	C. W. Parkins	9 et 21	6 et 3	6 do du do	248 00
Narrows et Upper Gaspereaux	J. B. Wiggins	50	3	12 do	700 00
Narrows et Wickham	G. W. Day	24	3	12 do	350 00
Nauwigewauk et station de ch. de f.	W. W. Dodge	¼	12	12 do	27 75
Nerepis Station et st. de ch. de fer	D. McKenzie	⅛	12	12 do	20 00
Nerepis Station et Round Hill	D. W. McKenzie	12	1	12 do	100 00
Newcastle et station de ch. de fer	R. H. Gremley	1	24	12 do	206 00
Newcastle et Red Bank	J. C. Miller	15	3	12 do	295 00
Newcastle et Renous Bridge	J. C. Brown	17	3	12 do	275 00
Newcastle et Sevogle	do	25	1	12 do	145 00
Newcastle et South Nelson	J. Doolan	2	6	12 do	199 00
New-Mills et station de ch. de fer	A. McNair	½	12	12 do	49 88
Newtown et Sussex Vale	J. Cotter	10 et 12	3	12 do	180 00
Newtown et White's Mountain	H. Jamieson	3	1	12 do	30 00
Nictau et Riley Brook	E. P. Ross	6	1	12 do	30 00
Nigado et Petit Rocher	F. Walsh	5½	1	12 do	40 00
Nixon et Turtle Creek	L. A. Wilson	4	2	12 do	35 00
North Forks Salmon Creek et Salmon Creek	F. H. Fowler	4	1	12 do	37 00
North River Platform et station de ch. de fer	T. Jones	⅛	12	12 do	25 00
Notre-Dame et Poirier	F. Cyr	6	1	9 do (au 31 déc. '91)	22 50
do do	J. Gueguen	6	1	3 do du do	5 50
Oak Bay et station de ch. de fer	R. W. Wilson	¼	12	12 do	65 00
Oakham et Thornetown	E. Perry	4	2	12 do	42 48

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Oak Hill et St. Stephen	Keys Frères	22	1	12 mois	159 00
Oakland et Riverbank	R. W. Tompkins	2½	1	7 do (du 1er sept. '91).	14 58
Oak Point et Round Hill	D. D. Flewelling	3	6	Saison 1891	34 00
Oakville et Richmond Corner	L. S. Purinton	10	1	12 mois	80 00
Olinville et Speight's Corner	A. F. Speight	2½	2	12 do	15 00
Oromocto, Sheffield, Upper Gagetown et Swan Creek	J. Malone	10, 21, 12	6 et 3	12 do	320 00
Oromocto et Shirley Settlement	R. Brennan	4	1	5 do (du 1er nov. '91).	8 33
Oromocto et Waasis Station	J. Malone	6	6	12 do	190 00
Oromocto et Woodside	W. Rutledge	18	2	12 do	109 00
Osskeag et Upperton	R. W. Barnes	19½	2	9 do (au 31 déc. '91)	135 00
do do	G. H. Barnes	19½	2	3 do du do	42 00
Painsec Settlement et station de chemin de fer	E. Babin	1	2	12 do	32 00
Passekeag et station de chem. de fer.	G. R. Campbell	150 vgs.	12	12 do	50 00
Passekeag et Sherlock	J. McVey	5	1	12 do	40 00
Pearson's et Starkey's	J. H. McLeod	9 et 12	2	12 do	150 00
Pennfield Ridge et stat. de ch. de fer.	S. McKay	2	6	12 do	60 00
Penobsquis et Roxburg	J. J. Haslam	21	2	12 do	177 48
Perth Centre et stat. de ch. de fer	G. W. Larlee	⅛	12	12 do	50 00
Perth Centre et Riley Brook	W. Inman	72	2	12 do	636 20
Perth Centre et Tilley	N. Demerchant	16	2	12 do	127 00
Petersville et Welsford	P. Lingley	10	2	12 do	96 00
Petersville Church et South Clones	J. Chittick, aîné	4	1	12 do	30 00
Petit Rocher et station de ch. de fer.	J. Morrison	1½	12	12 do	75 00
Pioneer et Woodstock	J. R. Tupper	25	3	9 do (au 31 déc. '91)	222 75
do do	J. J. Williamson	25	3	3 do du do	74 25
Pisarinco et Spruce Lake Station	E. McCarthy	4	3	12 do	40 00
Pleasant Ridge et Rolling Dam Station	N. McDermott	10	2	12 do	75 00
Pointe du Chêne et stat. de ch. de fer	E. McDonald	⅛	12	12 do	26 75
Pollett River do	T. W. Colpitts	100 vgs.	3	12 do	22 74
Port-Elgin do	G. Siddall	¼	12	12 do	40 00
Port-Elgin et Spence's	J. H. Grant	17 et 15	3	12 do	273 00
Prince of Wales et trav. de ch. de fer	J. Cairns	½	6	12 do	31 00
Prince William Station et station de ch. de fer	W. G. Hatch	1/16	12	12 do	80 00
Prince William Station et York Mills	W. Murray	3	2	9 do (au 31 déc. '91)	69 75
do do	R. Henry	3	2	3 do du do	14 75
Queenstown et Upper Otnabog	A. C. Fox	2½	3	12 do	22 00
Read et station de chemin de fer	E. Read	2½	2	12 do	31 20
Renous Bridge et South Renous	W. Hogan	5	2	12 do	55 00
Reynolds et South Nelson	B. Reynolds	7	2	12 do	50 00
Richibouctou et stat. de ch. de fer	J. C. Vantour	¼	6	12 do	75 00
Richibouctou, Weldford et station de chemin de fer	L. J. Wathen	27 et ⅛	6 et 24	12 do	901 00
River Charlo et station de ch. de fer	W. R. Jamieson	1	12	12 do	100 00
River Louison et Sunnyside	W. D. Millar	7	1	12 do	34 00
Riverside et station de chem. de fer.	S. Edgett	⅛	12	12 do	35 00
Rockland, Rockland Station et station de chemin de fer	J. Sutherland	4, ⅝ et 1/16	6 et 12	12 do	340 00
Rockport et Sackville	A. Tower	16	1	12 do	65 00
Rogerville et station de ch. de fer	F. McCaile	100 vgs.	12	12 do	48 00
Rogerville et Rogerville East	J. Hache	4½	1	12 do	43 88
Rogerville et Vinneau	F. McCaile	5	1	12 do	35 00
Rolling Dam Station et Rusagornis	W. Goodill	1/16	12	12 do	40 00
Rosedale et Upper Woodstock	W. E. Hoyt	8 et 6	2	12 do	80 00
Rusagornis et Waasis Station	A. Grass	3	3	12 do	40 00
St. Andrews et station de ch. de fer.	J. Cummings	½	T.q r.	12 do	76 20

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
St. Andrews et quai	R. Storr	½	4 et 6	12 mois	37 75
St-Charles et station de ch. de fer	M. J. Daigle	2	2	2 do (du 1er fév. '92)	5 00
St-Croix et station de ch. de fer	J. E. Casey	1	6	12 do	45 00
St-George et station de ch. de fer	M. Parks	1	12	12 do	68 00
St-Isidore et Tracadie	P. LeBreton	11	2	12 do	70 00
St-Jean et stations de chem. de fer	D. O'Connell	1	30et48	12 do (et voyag. addit.)	1,371 60
St-Jean et station du chemin de fer Shore Line	J. Moulson	1	6	12 do	125 00
St-Jean et St. Martins	Fownes et Tabor.	30	6	12 do	1,500 00
St-Jean et Sand Point Road	D. Peacock	3	3	12 do	40 00
St-Jean et boîtes aux lettres	D. O'Connell	2	18	12 do	489 00
St-Jean et Wells	do	19 et 11	1	12 do	95 00
St-Jean et quai	M. Crowley	.....	...	Voyage spécial	0 25
St-Joseph et station de ch. de fer	J. E. Gaudet	1	12	9 mois (au 31 déc. '91)	63 00
do do	T. M. Leger	1	12	3 do du do	17 50
St-Leonard Station et Van Buren, E.-U	A. L. Coombs	1	6	12 do	50 00
St. Martins et Salmon River	A. W. Fownes	9	3	12 do	184 88
St-Norbert et West Branch	D. Gallant	5	1	12 do	19 48
St. Stephen et Calais, E.-U	Keys Frères	1	12	12 do	110 00
St. Stephen et station du C.C.P	Hardy et Bridges	⅛	12	12 do (voyages addit)	197 30
St. Stephen et stat. du ch. fer S.-L.	J. Greene	1	6	12 do	69 00
St. Stephen et quai	Hardy et Bridges	1	T.q.r.	12 do (voyages addit).	80 00
Sackville et station du ch. fer Interc.	J. J. Wheaton	1	36	12 do	300 00
Sackville et station de ch. de fer du N.-Brunswick et de l'Ile du P.-E.	Cie de ch. de fer N.B. et I.E.-P.	¼	6	12 do	25 00
Sackville et Second Westcock	E. Edgett	8	1	12 do	48 00
Sackville et Upper Sackville	J, J. Wheaton	5	6	12 do	118 72
Sackville et Wood Point	E. Snowden	6	1	12 do	24 48
Salisbury et station de ch. de fer	G. W. Gaynor	600 vgs.	36	12 do	225 00
Salt Springs et Titusville	H. O'Brien	6	2	12 do	56 00
Sargent et Jonction de la Baie du Vin et route de la Pte Escuminac.	H. Sargent	1	2	12 do	20 00
Sea Side et station de chemin de fer.	S. Laughlan	¼	6	3 do (du 1er janv. '92).	5 00
Shediac et station de chemin de fer.	C. W. Smith	⅛	42	12 do	219 80
Shediac Road et station de ch. de fer	G. Rodgerson	1¼	3	12 do	47 00
Shippigan et Shippigan Island	J. Goodin	12	2é. 1h.	12 do	60 00
South Bay et station de chem. fer	W. Roxborough.	100 vgs.	12	12 do et arrérages	110 00
South Nelson et South Nelson Road	W. Gorman.	3	2	12 do	55 00
South New-Bridge et Woodstock	W. Tompkins	4½	2	12 do	50 00
Spruce Lake et traverse de ch. de fer	J. Robinson	½	6	12 do	30 00
Spruce Lake Station et st. de ch. de f.	E. McCarthy	1/16	6	12 do	20 00
Stanley et st. de c. de f. Cross Creek	T. Coughlan.	6	6	12 do	156 00
Stanley et Tay Settlement	J. Miller	6	2	9 do (du 1er juillet '91)	48 75
Starkey's et Young's Cove	S. J. Thorne	11	1	12 do	36 00
Summerfield et Upper Wicklow	D. Gee.	3	2	12 do	35 00
Sussex et Military Camp	T. Pearson	.....	.....	Voyages spéciaux	6 00
Sussex Corner et Sussex Vale	W. Buchanan	2	6	12 mois	90 00
Sussex Vale et station de ch. de fer.	R. D. Boal	250 vgs.	42	9 do (au 31 déc. '91)	157 50
do do	do	⅛	30	3 do du do	45 00
Tapley's Mills et stat. de ch. de fer.	M. Murray	1/16	2	12 do	35 00
The Range et Wiggins	A. F. Barton	2½	1	6 do (au 30 sept. '91).	14 00
do do	W. R. Burke	2½	1	6 do du do	8 00
Three Tree Creek et st. de c. de fer.	J. McQuestion	¼	6	12 do	15 00
Tower Hill et station de ch. de fer.	J. Irons	2	2	12 do	50 00
Tracey Station et stat. de ch. de fer.	D. S. Duplisea	50 vgs.	12	12 do	30 00
Tracey Station et Traceyville	do	4	1	6 do (au 30 sept. '91)	15 00
do do	A. O. Tracy	4	1	6 do du do	12 00
Upper Cape et stat. de ch. de fer	A. Raworth	3	3	12 do	39 00
Waweig et station de chem. de fer	M. J. Greenlaw.	1/16	6	12 do	60 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale du Nouveau-Brunswick, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Welsford et station de chem. de fer.	H. W. Woods ..	$\frac{1}{8}$	12	12 mois	100 00
Woodstock et station de ch. de fer..	J. R. Tupper ...	$\frac{1}{8}$	36	9 do (au 31 déc. '91, voyages spéc.)	174 60
do do ...	J. J. Williamson	$\frac{1}{8}$	36	3 do (du do et voyages spéc.)	57 72
do do ...	J. C. Winslow..	$\frac{1}{8}$	12	1 do (du 1er mars '92)	6 25
Woodstock et Houlton, E.-U.....	F. A. Glidden ..	14	6	12 do	400 00
				Total.....	$56,074 89

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Écosse, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Abercrombie et New-Glasgow	R. Dunbar	5	2	12 mois	68 00
Acadia Mines et Bass River	J. W. Davison	14	3	12 do	197 48
Acadia Mines et Londonderry St'n.	A. J. Gough	2¾	24	12 do	175 00
Addington Forks et Keppoch	D. Campbell	7	1	10 do (au 31 janv. '92)	50 00
Advocate Harbour et Apple River	J. W. Ward	10	6	6 do (au 30 sept. '91)	172 50
do do	H. H. Mosher	10	6	6 do du do	172 50
Afton et Bayfield	M. Connor	2½	6	12 do	100 00
Afton et stat. de ch. de fer de Bayfield	do	⅛	12	12 do	65 00
Afton et Guysboro' Intervale	D. S. Ferguson	15	1	12 do	56 96
Albert Bridge et Horn's Road	H. Horn	4	1	12 do	20 00
Alderney et Petit De Grat	W. Landry	2½	3	12 do	62 48
Alder Point et Petit Bras d'Or	C. Stubbert	6	1	12 do	35 00
Alder River et grande route postale	J. Chisholm	¼	12	9 do (au 31 déc. '91)	9 00
do do	J. D. Chisholm	¼	12	3 do du do	5 00
Alexander et Cap Mabou	F. Beaton	5	2	6 do (du 1er oct. '91)	13 00
Alton et station de chemin de fer	B. Lindsay	75 vgs.	6	12 do	20 00
Amherst et Amherst Point	I. B. Stewart	4½	3	12 do	67 00
Amherst et Fenwick	W. Pipes	6	1	12 do	32 00
Amherst et Hastings	E. Chapman	6	1	12 do	40 00
Amherst et Linden	K. Hunter	20	3	12 do	247 50
Amherst et Little River	G. A. Purdy	22½	2	12 do	240 00
Amherst et station de chem. de fer	C. T. Hillson	¼	T.q. r.	12 do	502 40
Amherst et Tidnish	W. Blair	16	3	12 do	225 00
Amherst Station—Boîte aux lettres et wagons-poste	C. T. Hillson	30 vgs.	36	12 do	25 00
Annapolis et Dalhousie-Ouest	J. Gormley	16	1	12 do	100 00
Annapolis et Digby	R. H. Hardwick	21	6	4 do 8 jours (au 8 août 1891)	319 35
Annapolis et Granville Ferry	W. H. Weatherspoon	1	6	12 do	250 00
Annapolis et Liverpool	G. et E. Stailing.	67	6	12 do	2,399 00
Annapolis et Perrott Settlement	T. Goldsmith	9	1	12 do	55 00
Annapolis et station de chem. de fer	A. W. Corbett	12	⅛	3 do 26 jours (au 26 juillet 1891)	35 91
do do	do	24	⅛	8 do 5 jours du do	152 17
do do (W. et A.)	A. C. McDormand	20 vgs.	6	8 do 4 jrs (du 28 juillet 1891)	81 19
Annapolis et Saw Mill Creek	R. Harris	3½	3	12 do	70 00
Antigonishe et Arisaig, etc	McDonald et Gillis	7 et 10	2 et 1	12 do	145 00
Antigonishe et Brophy's	T. Brophy	14	2	12 do	132 00
Antigonishe et Cloverville	J. Thompson	5	1	10 do (au 31 janv. '92)	33 33
do do	J. McDonald	5	1	2 do du do	6 67
Antigonishe et Georgeville	R. McDonald	44 a. r.	4	12 do	398 00
Antigonishe et Lower West River	T. McAmis	3½	2	12 do	52 00
Antigonishe et station de ch. de fer	W. G. Cunningham	¾	12	12 do	135 00
Antigonishe et Sherbrooke	M. McGrath	40	3	12 do	1,119 28
Antigonishe et William's Point	D. McDonald	2½	2	12 do	40 00
Antigonishe Harbour (côté sud) et Lower Settlement South River	J. Kiely	4½	2	12 do	100 00
Antigonishe Station — Boîte aux lettres et wagons-poste	W. G. Cunningham	20 vgs.	12	12 do	20 00
Anthony's Line et Scotch Village	S. Cochran	11 a. r.	2	12 do	55 00
Antrim et Gay's River	W. Blades	16 a. r.	2	12 do	75 00
Apple River et East Apple River	J. H. Copp	3	6	6 do (au 30 sept. '91)	25 00
do do	A. L. Price	3	6	6 do du do	37 00
Arcadia et East Chebogue	W. W. Coffrin	4	2	12 do	40 00
Ardness et Lismore	A. McDonald	3	3	12 do	50 00
Ardoise Hill et Newport Station	M. Harvey	19 a. r.	6	12 do	135 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					cts.
Argyle et Argyle Head	A. J. Nickerson.	2	3	12 mois	50 00
Argyle Sound et Lower Argyle	E. Murphy	3½	1	12 do	19 00
Arichat et Lennox Ferry	A. Martell	5	4	Saison 1891	50 00
Arichat et Petit de Grat	A. McDonald	3	3	12 mois	90 00
Arichat et Robins	F. L. Malzard	4	6	12 do	70 00
Arichat et West Arichat	A. McDonald	3	6	Saison 1891	25 00
Arlington et Canning	R. Wood	5	2	12 mois	30 00
Ashfield et Whycocomagh	H. McDonald	6	1	12 do	24 00
Aspen et Glenelg	J. McGrath	4	3	12 do	42 48
Aspen et New-Glasgow	J. Fraser	43	3	12 do	694 00
Athol et station de chemin de fer	E. Donkin	1	12	12 do	100 00
Auburn et Greenwood	G. W. Eaton	6½ a.r.	1	12 do	33 00
Auburn et station de chemin de fer	G. O. Jacques	¼	12	12 do	70 00
Auld's Cove et station de ch. de fer.	H. McMillan	1½	6	12 do	55 00
Avondale Station et st. de ch. de fer.	A. F. Robertson	½	12	3 do (au 30 juin '91)	6 25
do do	A. McLean	½	12	9 do du do	15 00
Avonport et Avonport Station	J. B. Newcomb.	1½	6	12 do	100 00
Avonport Station et st. de ch. de fer	do	12 vgs.	12	12 do	30 00
Aylesford et Bridgewater	M. N. Graves	60	1	3 do (au 30 juin '91)	56 00
do do	A. E. McDonell.	60	1	6 do (au 31 dec. '91)	159 00
Aylesford et Dalhousie Road	H. S. Brenan	26	1	9 voyages	27 00
Aylesford et Harmony	A. D. Nichols	20 a. r.	1	12 mois	57 00
Aylesford et Lac Paul	H. S. Brenan	18½	1	4 voyages	10 00
Aylesford et Morden	W. J. Balcom	22 a.r.	2	12 mois	108 00
Aylesford et station de ch. de fer	C. A. Williamson	¼	12	12 do	60 00
Baccaro et Port la Tour	W. P. Snow	3	2	12 do	39 00
Back Meadows et Poplar Hill	G. Clark	4	2	3 do (au 30 juin '91)	10 00
do do	H. Ross	4	2	8 do du do	26 66
Baddeck et Grand Bras d'Or	A. Matheson	26	3	12 do	523 00
Baddeck et Iona	F. H. S. McNeil	15	1	6 do (au 30 sept. '91)	32 86
do do	D. McNeil, jeune	15	1	6 do du do	46 00
Baddeck et New-Campbellton	M. D. McInnis	32	3	12 do	479 15
Baddeck et Rear Baddeck Bay	M. A. McKay	8	1	6 do (au 30 sept. '91)	26 00
Baddeck et Upper Settlement Baddeck River	D. N. Morrison.	14	2	12 do	69 72
Baddeck et Upper Settlement Middle River	A. G. Crowdis	19	2	6 do (au 30 sept. '91)	72 12
do do	W. A. Robertson	19	2	6 do du do	75 94
Baddeck Bay et Plaister Mines	H. Fraser	4	2	12 do	27 00
Baddeck Bay et Rear Baddeck Bay	D. McKenzie	3½	1	6 do (du 1er oct. '91)	12 50
Baddeck River, bras nord, et Forks Baddeck	A. H. Buchanan	2½	2	3 do (au 30 juin '91)	7 00
do do	A. McInnis	2½	2	9 do du do	33 00
Baie Verte et Linden	S. Moore	16 et 5	3 et 2	12 do	230 00
Bailey's Brook et stat. de ch. de fer.	A. McLean	4½	6	12 do	125 24
Baker Settlement et Greenfield	A. Baker	8 et 5	3 et 1	12 do	115 00
Balmoral Mills et The Falls	A. McKay	2½	3	12 do	58 00
Banks Broad Cove et Sight Point	J. D. McEachen	7	1	6 do (du 1er oct. '91)	10 00
Banks Broad Cove et Strathlorne	L. McDougall	4	1	12 do	15 00
Barney's River et Marsh	J. McIver	18 a.r.	1	12 do	49 00
Barney's River et stat. de ch. de fer	D. R. McKenzie.	4½	6	12 do	133 88
Barney's River et Rossfield	G. Campbell	4	1	12 do	20 00
Barney's River Station et station de chemin de fer	J. Robertson	½	6	Arrérages pour service fait en 1886	16 20
Barrachois Harbour et Boisdale Barrachois	N. L. Nicholson.	3	1	7 mois (du 1er sept. '91	20 41
Barrington et Port-Clyde	J. K. Hogg	30 a.r.	6	12 do	330 00
Barrington et Pubnico Beach	do	22	6	12 do	530 00
Barrington et Shelburne	D. Wentzell	23	6	12 do	740 00
Barrington et Yarmouth	O. S. Davison	48	6	12 do	1,600 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Barrington Passage et Cape Sable Island	T. W. Robertson	1¼	6	9 mois (au 31 déc. '91)	206 25
do do	W. B. Smith	1¼	6	3 do du do	75 00
Barrio's Beach et Big Tracadie	A. F. Bowden	4	3	12 do	30 00
Barry's Corner et Blockhouse	C. Barry	5	1	3 do (du 1er janv. '92)	6 25
Barr Settlement et Shubenacadie	J. W. Densmore.	32 a.r.	1	6 do (au 30 sept. '91)	48 50
Barss' Corner et Chesley's Corner	E. Woodworth	17 a.r.	2	9 do (au 31 déc. '91)	55 86
Barss' Corner et Mahone Bay	I. DeLong	18	1	3 do (au 30 juin '91)	19 75
do do	J. E. Dunn	18	1	6 do (au 31 déc. '91)	42 24
Barss' Corner et S. Moore's	R. Barss	6	1	3 do (du 1er janv. '92)	9 93
Barton et station de chemin de fer	J. S. McNeill	3	12	12 do	104 00
Basin River Inhabitants et Lower River Inhabitants	P. MacCarthy	3	2	12 do	36 00
Basin River Inhabitants et McNamara's Island	E. J. McNamara	2	2	10 do (au 31 janv. '92)	36 66
Battery Hill et New-Gairloch	R. McLeod	8	3	12 do	120 00
Battery Hill et station de ch. de fer	F. H. Matheson.	½	12	12 do	60 00
Baxter's Harbour et Sheffield Mills	W. E. Harris	9½	1	12 do	59 16
Baie Saint-Laurent et Englishtown	T. D. Curtis	74	3	5 do (du 1er nov. '91)	677 08
Baie Saint-Laurent et Ingonish	D. McLeod	40	2	7 do (au 31 oct. '91)	250 83
Baie Saint-Laurent et Meat Cove	H. McDonald	7	2	12 do	48 00
Bayside et Shad Bay	M. Foder	3	2	12 do	40 00
Bear Cove, Cheticamp et Meteghan	G. L. Comeau	4	2	12 do	40 00
Bear River, côté ouest, et Deep Brook, etc.	W. Lent	6 et 5	10 et 2	12 do	150 00
Bear River, côté ouest, et Digby	R. M. McCleland	10½	6	7 do (au 31 oct. '91)	84 23
Bear River, côté ouest, et Lansdowne	J. E. Turnbull	4	3	4 do (au 29 fév. '92)	40 00
do do	R. M. McCleland	4	3	1 do (du do	6 10
Beauly et Black River	C. Grant	2¼	1	8 do (au 30 nov. '91)	10 00
Beauly et St. Andrews	D. Forbes	6	1	4 do (du 1er déc. '91)	13 33
Beaver Bank et Middle Sackville, etc	R. Emmerson	13 a.r.	6 et 3	12 do	275 00
Beaver Bank et North Beaver Bank	W. Lively	8	2	3 do au 30 juin '91)	20 00
do do	E. Lively	8	2	9 do (du do	56 25
Beaver Bank et station de ch. de fer	D. Hallisey	12 vgs.	12	12 do	93 00
Beaver Cove et Rear Beaver Cove	A. Gillis	3	1	12 do	20 00
Beaver Harbour et Salmon River	J. Hartling	4	2	12 do	40 00
Beaver River Corner et Cedar Lake	A. Porter	18 a.r.	1	12 do	40 00
Bedford Basin et English Corner	N. Melvin	9½	3	12 do	159 00
Bedford Basin et station de ch. de fer	W. MacKenzie	100 vgs.	42	12 do	130 00
Beech Hill et Chester Basin	D. Veinot	6	1	3 do (du 1er janv. '92)	12 50
Beechmont et Bras Nord-Ouest	M. McLeod	4	2	12 do	25 00
Belmont et station de ch. de fer	C. W. McDermand	15 a.r.	2	12 do	104 00
Belmont et station de chemin de fer	T. Lindsay	½	12	12 do	120 00
Berwick et Buckley's	S. C. Parker	22½ a.r.	2	3 do au 30 juin '91)	27 50
do do	F. A. Kinsman	22½ a.r.	2	9 do (du do	96 75
Berwick et Morristown	S. H. Nichols	14 a.r.	1	12 do	40 00
Berwick et station de ch. de fer	E. C. Foster	¾	6	12 do	50 00
Big Bras d'Or et Black Rock	J. McDonald	2	1	7 do (du 1er sept. '91)	8 75
Big Glen et Endor	W. K. McVicar.	6	1	12 do	30 00
Big Harbour Island et Malagawatch	M. McIntosh	3	2	12 do	25 00
Big Intervale Cape North, et Cape North	M. McLennan	4½	1	6 do (du 1er oct. '91)	12 50
Big Intervale Margaree et Margaree Falls	D. Campbell	17	3	12 do	175 00
Big Island et Merigomishe	D. Cameron	16	2	12 do	85 00
Big Lorraine et Sydney	R. Martin	31	3 et 2	12 do	310 36
Big Marsh et Maryvale	D. J. McDonald	3	1	12 do	16 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Big Pond et Glengarry Valley	M. McNeil	4	1	12 mois	20 00
Big Pond et Rear Ben Eoin	A. Gillis	6	1	12 do	25 00
Big Pond et Salem Road	H. D. Munro	12	2	12 do	68 00
Big Port Le Bear et Sable River	G. Harding	12	1	12 do	90 00
Big Tracadie et Mattie	E. Coty	8	1	12 do	40 00
Big Tracadie et station de ch. de fer	W. Gerrior	100 vgs.	12	12 do	40 00
Birchtown et Clyde River	F. G. Nicoll	29	3	12 do	400 00
Bishopville et Hantsport	R. E. Bishop	6	2	3 do (au 30 juin '91)	20 00
do do	R. Bishop	6	2	9 do du do	69 00
Black Branch et Meadowvale Station	H. Ross	4	3	1 do (du 1er mars '92)	8 12
Black Rock et Parrsboro'	M. Phinney	6	1	12 do	42 00
Blanchard Road et New-Glasgow	J. J. Webster	14	2	12 do	158 00
Blanche et Cape Negro	A. D. Perry	4	3	12 do	68 00
Blandford et Hubbard's Cove	W. A. Mitchell	17	3	12 do	270 00
Blandford et l'île Tancook	J. Pearl	4	1	3 do (au 30 juin '91)	9 50
do do	N. Chandler	4	1	9 do du do	28 50
Blockhouse et station de ch. de fer	I. Mossman	¼	6	3 do (du 1er janv. '92)	25 00
Blomidon et Canning	P. Brown	7⅓	6	12 do	199 04
Blomidon et Lower Blomidon	A. Kennedy	2½	2	12 do	25 00
Bloomfield et route postale	H. R. Jones	⅓	12	12 do	25 00
Blue Rock et Lunenburg	J. E. Hunt	5	1	2 do (au 31 mai '91)	6 67
do do	do	5	2	7 do (au 31 déc. '91)	36 66
do do	E. J. Steverman	5	1	2 do (au 29 fév. '92)	6 67
do do	E. Steverman	5	1	1 do du do	3 33
Boom et Lower Washabuck	R. Palmer	50 a.r.	2	12 do	250 00
Boom et Whycocomagh	H.A McDougall	15	1	12 do	51 00
Boulardarie et Petit Bras d'Or	D. Broderick	14	2 et 3	12 do	265 00
Boulardarie et Point Clear	J. Munro	7	2	12 do	76 36
Boylston et Milford Haven Ridge	J. R. Atwater	¾	12	12 do	100 00
Boylston et Ragged Island	J. Tory	5	3	9 do (au 31 déc. '91)	89 25
do do	do	5¾	3	3 do du do	34 21
Brazil Lake et station de ch. de fer	M. Iram	¼	6	12 do	20 00
Brenton et South Ohio	S. Pennell	4	1	12 do	20 00
Brickton et Lawrencetown	C. W. Phinney	3	1	4 do (du 1er déc. '91)	8 33
Bridgetown et Dalhousie West	L. A. Dickie	28 a.r.	1	12 do	90 00
Bridgetown et Granville Ferry	J. E. Reed	14	3	3 do (au 30 juin '91)	48 50
do do	J. A. Rhodes	14	3	9 do du do	187 50
Bridgetown et Lawrencetown	W. E. Poole	10½	1	12 do	75 00
Bridgetown et Middleton	E. Poole	17	2	12 do	147 00
Bridgetown et Parker's Cove	I. F. Hall	27 a.r.	2 et 1	3 do (au 30 juin '91)	37 37
do do	J. F. Titus	27 a.r.	2 et 1	9 do du do	108 00
Bridgetown et station de ch. de fer	F. Crosskill	¼	12	12 do	100 00
Bridgewater et Halifax	G. Blair	91	6	9 do (au 31 déc. '91)	3,412 50
Bridgewater et Lawrencetown	A. P. Phinney	56½	2	9 do	517 50
Bridgewater et Mill Village	B. A. Mack	37	3	12 do	468 00
Bridgewater et New-Canada	W. J. Cronin	26 a.r.	1	12 do	72 50
Bridgewater et Pleasant River	J. Whitman	10	3	12 do	239 00
Bridgewater et stat. de ch. de fer	H. B. Whitford	¼	24	1 do 10 jours (au 10 fév. '92)	34 00
do do	A. Feindal	¼	24	1 do 18 jours du do	21 01
Bridgewater et Shelburne	J. K. Hogg	89	6	12 do	4,840 40
Bridgewater et Rhode's Corner	A. E. McDonnell	7	3	3 do (du 1er janv. '92)	39 00
Brighton et station de ch. de fer	E. Spittle	4	12	12 do	140 00
Briley's Brook et stat. de ch. de fer	A. McKinnon	⅛	6	12 do	50 00
Broad Cove Mines et Loch Leven	J. A. McLellan	2	2	4 do (du 1er déc. '91)	10 00
Brookfield et Forest Glen	W. S. Hamilton	13 a.r.	2	9 do (au 31 déc. 91)	48 75
do do	S. Hamilton	13 a.r.	2	3 do du do	17 25
Brookfield et Pleasant River	J. Hardy	8	3	12 do	149 00
Brookfield et station de ch. de fer	J. Graham	100 vgs.	24	12 do	150 00
Brookfield et Upper Stewiacke	J. J. Brenton	18	6	12 do	524 72
Brookland et Salt Springs	W. Gray	3	2	12 do	30 00
Brooklyn et Yarmouth	J. D. Morrill	4	2	12 do	47 50
Brook Village et Centreville East	N. McAskill	5	1	2 do (du 1er fév. '92)	3 33

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Brook Village et Mill River	J. Beaton	4½	2	5 mois (du 1er nov. '91)	16 66
Brown's Brook et Halfway River Station	G. Rector	4	1	7 do (au 31 oct. '91)	23 33
Brown's Mountain et Marshy Hope	A. McDonald	5½	1	12 do	25 00
Brule et Denmark Road	J. W. McLeod	3	3	11 do (au 29 fév. '92)	41 83
do do	J. Hogan	5	3	1 do du do	4 00
Brule et Forbes	J. Forbes	2	1	11 do (a u29 fév. '92)	27 50
Buckfield et route postale	M. Wynott	1	1	12 do	10 00
Buckleys et Kentville	E. H. Fuller	34 a. r.	5	12 do	418 00
Burlington et Victoria Harbour	A. B. Hall	16 a. r.	1	12 do	39 48
Burntcoat et Noël	I. A. O'Brien	4½	3	12 do	52 00
Cain's Mountain et McKinnon's Harbour	G. McKenzie	3	1	12 do	20 00
Caledonia Corner et Malaga Gold Mines	J. H. McClelland	9	6	12 do	250 00
Caledonia Corner et West Caledonia	J. McGinty	3	3	12 do	85 00
Caledonia Corner et Whiteburn Mines	P. Conway	6½	3	9 do (au 31 déc. '91)	56 25
do do	W. McGuire	6½	3	3 do du do	18 50
Cambridge Station et Condon Settlement	J. Caldwell	10½ a. r	1	12 do	45 00
Cambridge Station et station de chemin de fer	J. P. Neily	50 vgs.	12	12 do	40 00
Camden et Truro	E. Logan	9	2	12 do	115 00
Cameron Settlement et Pictou Road	D. M. Cameron	22 a. r.	2 et 1	12 do	89 00
Campbell's Mountain et Whycocomagh	J. McAskill	7	1	12 do	35 00
Canaan et Kentville	J. B. Dewolf	6	6	12 do	173 00
Canaan et Tusket	A. Hurlburt	26 a. r.	1	9 do (au 31 déc. '91)	52 50
do do	J. Hurlburt	26 a. r.	1	3 do du do	17 50
Canada Creek et Waterville	W. B. Thomas	9½	2	12 do	65 00
Canarde et Lower Canard	E. H. Lockwood	2	12	12 do	125 00
Cannes et Rivière Bourgeoise	C. Sampson	2½	3	12 do	54 60
Canning et Kentville	A. B. Baxter	12	6	3 do (au 30 juin '91)	156 00
do do	J. L. Bishop	12	6	9 do du do	351 64
Canning et Medford	W. West	2½	6 et 3	4 do (au 31 juill. '91)	67 50
do do	J. B. Strong	2½	6 et 3	8 do du do	79 33
Canning et North Medford	B. Weaver	4	1	12 do	20 00
Canning et Port-Williams Station	J. L. Bishop	7	6	12 do	247 00
Canning et Scott's Bay	W. H. Jess	16	3	12 do	176 00
Canoe Lake et Gaberouse	A. Munro	4	1	12 do	20 00
Canso et Guysboro'	G. W. Scott	31	6	12 do	1,090 00
Cape Dauphin et New-Campbellton	D. McDermid	4	1	9 do (du 1er juillet '91)	18 75
Cape George et Georgeville	L. McIsaac	20 a. r.	1	12 do	40 00
Cape John et River John	W. Gammon	24 a. r.	3	1 do (du 1er mars '92)	12 41
Cape Negro Island et Purgatory Point	A. L. Perry	3	2	12 do	55 00
Cape North et Dingwall	J. McPherson	4½	2	12 do	38 00
Cape Sable Island et Clarke's Harbour	J. K. Hogg	20 a. r.	6	12 do	380 00
Cariboo Gold Mines et Upper Musquodoboit	A. Burnett	8	3	12 do	156 00
Carriboo Island et Lower Carriboo	F. McLean	3½	2	3 do (du 1er janv. '92)	10 00
Carroll's Corner et Elmsdale	J. Carroll	19½ a. r.	2	12 do	64 00
Catalone et Catalone Gut	A. McDougall	4½	1	12 do	30 84
Catalone et Little Lorraine	H. McIntyre	8	3 et 1	6 do (au 30 sept. '91)	74 50
do do	D. McDonald	8	3 et 1	6 do du do	62 00
Catalone et New-Boston	J. McDonald	4	2	12 do	29 00
Catalone et Mount Rose	C. Grant	3	2	1 do (du 1er mars '92)	2 50
Centredale et Hopewell	J. H. Grant	8	2	12 do	61 00
Centreville et Hall's Harbour	S. E. Roscoe	18 a. r.	1	12 do	94 00
Chance Harbour et Pictou Landing	S. Fraser	4	1	12 do	26 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Chapman Settlement et Head of Amherst	L. Greeno	6	1	12 mois	30 00
Charlos Cove et Larry's River	E. Pelrine	4	2	12 do	52 00
Chebogue Point et Yarmouth	W. Cain	12 a.r.	3	12 do	110 00
Chelsea et Pleasant River	H. Dexter	9	1	12 do	60 00
Chesley's Corner et Foster's	E. Woodworth	11½	1	3 do (du 1er janv. '92)	14 50
Chesley's Corner et Hemford	do	7	1	3 do do	7 50
Chesley's Corner et Meisner's	J. Meisner	5	2	3 do do	25 00
Chesley's Corner et station de chemin de fer de New-Germany	J. H. McClelland	½	2	3 do do	4 75
Chesley's Corner et Veinot	E. Lohnes	5	1	3 do do	6 50
Chester et Kentville	J. L. Bishop	46	2	12 do	650 00
Chester et Windsor	J. E. Millett	35	2	12 do	369 00
Cheverie et Kennetcook	L. Sanford	8	1	12 do	38 00
Cheverie et Newport	R. M. Wilcox	17	6	12 do	515 00
Cheverie et Walton	R. Pratt	12	3	12 do	175 00
Chignecto et Maccan	M. B. Harrison	3½	3	12 do	140 00
Chimney Corner et Dunvegan	L. M. McPherson	7	1	12 do	28 00
Chipman's Brook et Lakeville	C. N. Porter	18 a.r.	2	12 do	80 00
Christmas Island et East Bay	J. McAdam	31	3	3 do (au 30 juin '91)	100 21
do do	J. H. McDonald	31	3	9 do du do	381 33
Churchville et Mountville	J. Urquhart	3	1	12 do	20 00
Churchville et New-Glasgow	W. West	6	3	12 do	75 00
Claremont et Rivière Philip	M. Chapman	3	2	12 do	29 00
Clark's Harbour et The Hawk	R. W. Stephens	3½	6	12 do	58 00
Clark's Road et Louisburg	A. McLean	4½	1	12 do	39 00
Clementsport et Clementsvale	G. G. Hicks	4	3	12 do	67 00
Clementsport et stat. de ch. de fer	J. P. Roop	½	12	3 do 22 jours (au 30 nov. '91)	16 92
do do	E. P. Roop	½	12	4 do du do	30 00
Cloverdale et Middle Stewiacke	W. W. Winton	7	2	12 do	60 00
Clyde River et Upper Clyde River	J. K. Hogg	25	1	12 do	98 00
Cogmagun River et Kennetcook	J. Reynolds	5	1	12 do	13 75
Coldbrook Station et station de chemin de fer	H. Porter	60 vgs.	12	12 do	28 00
Coldstream et Gay's River	C. Gay	5	1	3 do (au 30 juin '91)	7 50
do do	G. A. Cochran	5	1	9 do du do	19 50
Cole Harbour et Port-Félix	G. D. Jamieson	4	3	12 do	60 00
College Grant et Collegeville	T. J. Sears	3	2	12 do	50 00
Collegeville et Lochaber	do	1½	3	12 do	50 00
Collingwood Corner et Farmington	M. Chapman	12½	3	12 do	150 00
Collingwood Corner et Jackson's	do	6½	3	12 do	180 00
Collingwood Corner et River Philip Station	do	5	6	12 do	180 00
Comeauville et station de ch. de fer	F. A. Comeau	2¾	12	12 do	119 00
Concession et station de ch. de fer	J. L. Boudreau	2	3	12 do	38 00
Conn's Mills et station de ch. de fer	A. Conn	⅝	6	1 do (du 1er mars '92)	2 91
Conquerall Bank et Conquerall Mills	A. Snyder	5	1	12 do	40 00
Corberrie et Weymouth Bridge	W. Weaver	14	2	12 do	190 00
Cook's Brook et Petite Rivière Musquodoboit	R. Cook	6	3	7 do (du 1er sept. '91)	44 33
Cow Bay et Mira Gut	J. Martell	25 a.r.	1	1 do (au 30 avril '91)	6 25
do do	J. Andrews	25 a.r.	1	11 do du do	68 75
Cow Bay et Sydney	J. O'Callaghan	22½	6	12 do	580 85
Coxheath et Sydney	R. Martin	3	2	12 do	25 00
Cranton Section et Frizzleton	J. F. Phillips	3	3	12 do	25 00
Creignish Rear et Port-Hastings	Mme C. McNeil	10	1	6 do (au 30 sept. '91)	20 00
Cross Roads Country Harbour et Goshen	J. G. Sinclair	10	1	3 do (au 30 juin '91)	8 87
Cross Roads Ohio et Ireland	P. W. Murphy	5	1	5 do (au 31 août '91)	10 83
do do	do	5	2	7 do du do	29 16
Cross Roads Ohio et James River Station	H. A. McDougald	10	6	12 do	296 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Crousetown et Pont de la Petite Rivière	S. Hilton	3	1	12 mois	20 00
Culloden et Digby	C. E. Turnbull	17 a. r.	1	12 do	55 50
Cummings Mountain et Sunnybrae	D. McIntosh	3	1	3 do (au 30 juin '91)	5 00
do do	W. McDougall	3	1	9 do du do	12 00
Dalhousie Road et Springfield	J. Langille	15	1	3 do (du 1er janv. '92)	17 50
Dalhousie Settlement et Durham	H. McKay	11	2	12 do	91 87
Dartmouth et Halifax	J E. Leadley	1¼	19	12 do	120 00
Dartmouth et Montague Gold Mines	F. W. Cooper	7	3	12 do	120 00
Dartmouth et South-East Passage	J. A. Shiers	6	1	12 do	52 00
Dartmouth et West Chezzetcook	W. H. Isnor	48 a.r.	1	12 do	128 00
Dean et Shubenacadie	T. Cox	36	6	12 do	1,100 00
Debert Station et Folly Mountain	R. English	17⅜ a.r.	3	12 do	285 36
Debert Station et Masstown	E. G. Fraser	4	3	12 do	62 00
Deep Brook et station de ch. de fer	C. Purdy	⅛	12	3 do 22 jours (au 30 nov. '91)	15 44
do do	J. R. Vroom	⅛	12	4 do du do	20 00
Delap's Cove et Granville Ferry	W. W. Hardy	12	1	3 do (au 30 juin '91)	15 00
do do	W. Hardy	12	1	9 do du do	36 00
Denmark Road et stat. de ch. de fer	J. W. McLeod	⅛	6	4 do (du 1er déc. '91)	7 49
Dennistown et Judique	A. Gillis	7½	1	12 do	30 00
Descouse et Lennox Ferry	N. McDonald	3	6	12 do	194 00
Descouse et Rocky Bay	C. Doyle	6	2	12 do	50 00
Devon et Goffs	T. Cox	5½	1	12 do	35 00
Digby et station de chemin de fer	G. P. Burton	200 vgs.	12	12 do	100 00
Digby et Thorneville	J. W. Mussels	8	2	12 do	49 00
Digby et Westport	G. et E. Stailing.	43	6	12 do	1,199 00
Digby Wharf et stat. de ch. de fer	G. P. Burton	¼	12	12 do	125 00
Doherty Creek et Street's Ridge	W. K. Peers	10	3	11 do (au 29 fév. '92)	99 00
Doherty Creek et Hartford	R. Reid	3	3	1 do (du 1er mars '92)	4 00
Doherty Creek et Pugwash Junction Station	W. K. Peers	½	3	1 do do	1 54
Dover East et Peggy's Cove	W. Baker	4	2	12 do	60 00
Dufferin Mines et Salmon River	A. Gallagher	3½	3	12 do	60 00
Dunmaglass et McAras' Brook	A. McGillivray	3	3	12 do	50 00
East Bay et McAdams' Lake	J. McDonald	6½	2	12 do	59 00
East Bay et Sydney Mines	J. W. Peppitt	19	6	8 do (au 30 nov. '91)	464 00
East Chezzetcook et Tête de Chezzetcook	J. Smith	3	1	12 do	25 00
Eastern Harbour et Petite Rivière Chéticamp	L. LeBlanc	2½	2	12 do	25 00
Eastern Harbour et Pleasant Bay	E. Poirier	24⅓	1	12 do	139 00
Eastern Harbour et Port-Hastings, etc	H. A. Archibald	101	6	12 do	7,100 00
East Jeddore et Jeddore Oyster Ponds	D. Mitchell	3½	2	12 do	65 00
East Mapleton et East Southampton	E. Brown	6	2	9 do (au 31 déc. '91)	75 00
do do	W. F. Lewis	6	2	3 do du do	26 00
East Margaree et route postale	D. McInnis	2	6	12 do	65 00
East Mines Station et Folly Village	D. L. Urquhart	4½	12	12 do	225 00
East Mines Station et stat. de c. de f.	C. Morrison	20 vgs.	6	12 do	53 32
East Mountain et Valley Station	G. E. Johnson	2	2	12 do	40 00
East River St. Mary's et Green's Brook	M. Green	5½	1	12 do	20 00
East Side Pubnico Harbour et Forbes' Point	J. McComiskey	10½	3	12 do	183 00
East Side Ragged Islands et Wall's Corner	W. P. Hupman	3	2	12 do	40 00
East Southampton et stat. de c de f.	W. F. Lewis	¼	12	12 do	60 00
East Southampton et South Brook	do	5	2	12 do	36 00
Eastville et Upper Stewiacke	S. Ellis	18½ a.r.	6	12 do	400 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
East Wentworth et Wentworth Station	D. G. Whidden.	5	3	3 mois (au 29 fév. '92)	18 75
do do	J. Barclay	5	3	1 do du do	7 50
Economy Point et grande route post.	J. F. Vance	1	6	12 do	80 00
Eel Cove et grande route postale	M. McLeod	⅛	2	12 do	10 00
Eel Creek et Linden	K. Hunter	9 a.r.	3	12 do	77 12
Ellershouse et Newport	W. Woodroffe	6	2	12 do	60 00
Ellershouse et station de ch. de fer.	J. McDonald	50 vgs.	24	12 do	50 00
Elmsdale et Nine Mile River	J. Urquhart	8	1	12 do	44 80
Elmsdale et station de ch. de fer	E. Thompson	80 vgs.	12	12 do	50 00
Emerald et grande route postale	P. Tompkins	3½	1	12 do	20 00
Enfield et Oldham	G. H. Dowell	3	6	12 do	100 00
Enfield et station de chemin de fer.	H. F. Donaldson	20 vgs.	12	12 do	50 00
Enfield et Renfrew	J. McKenzie	7	1	3 do (au 30 juin '91)	12 00
do do	G. H. Dowell	7	1	9 do du do	37 50
Englishtown et Ingonishe	M. Morrison	34	2	7 do (au 31 oct. '91)	396 66
Erinville et Roman Valley	P. E. Farrell	7	1	12 do	20 80
Essex et Port-Hastings	C. McNeil	15	1	6 do (du 1er oct. '91)	30 00
Eureka et station de chemin de fer.	H. Grant	¼	12	12 do	50 00
Fairview Station et station de chemin de fer de Rockingham	E. McDonald	1	3	12 do	65 00
Falkland et Herring Cove	T. Hayes	3	2	12 do	45 00
Falkland Ridge et Springfield	D. D. Starratt	5	1	9 do (au 31 déc. '91)	22 11
Falmouth Station et stat. de ch. de f.	W. Armstrong	12 vgs.	12	12 do	47 00
Falmouth Station et Upper Falmouth	L. Aker	10 a.r.	3	12 do	116 00
Fauxbourg et Lunenburg	E. Steverman	6½	1	12 do	65 00
Fifteen Mile Stream et Trafalgar	J. Nelson	16	1	8 do (au 30 nov. '91)	95 33
do do	do	16	2	4 do du do	66 66
Fletcher's Station et Wellington Station	E. Largie	¾	6	12 do	75 00
Folly Lake et station de ch. de fer.	N. McPherson	100 vgs.	12	12 do	40 00
Fortie's Settlement et New-Ross	A. M. Ross	5	2	3 do (du 1er janv. '92)	22 50
Fort Lawrence et stat. de ch. de fer.	C. E. Baker	¼	12	12 do	100 00
Fort Lawrence et Upper Fort Lawrence	M. Chapman	2½	3	12 do	60 00
Fort Louisbourg et Louisbourg	M. Pope	3½	2	4 do (du 1er déc. '91).	8 33
Foster's et Newburn	E. Jodrey	5	1	12 do	24 00
Fouchie et Gaberouse	W. McDonald	12	3	12 do	175 00
Fouchie et Grande Rivière	J. Morrison	30	3	3 do (au 30 juin '91)	74 75
do do	D. McLeod	30	3	9 do du do	336 00
Four Mile Brook et West River	J. McKay	5½	2	12 do	24 00
Fox Harbour et Pugwash	S. P. Borden	11½	3	12 do	150 00
Framboise et North Framboise	A. McQueen	5	1	9 do (au 31 déc. '91)	22 50
do do	L. McQueen	5	1	3 do du do	3 99
Fraser's Grant et Heatherton	A. McDougall	5	1	12 do	46 00
Fraser's Grant et New-France	I. Perreault	1½	1	4 do (du 1er déc. '91)	4 00
French River et McGrath's Mountain	D. Cameron	6	1	12 do	28 00
Frenchvale et North-West Arm	B. Gouthro	7	1	12 do	27 00
Frizzleton et Marsh Brook	J. McLeod	4	3	12 do	35 00
Gaberouse et Gaberouse Barachois	T. Bagnell	1½	2	12 do	12 00
Gaberouse et Gull Cove	A. Hardy	4	1	12 do	20 00
Gaberouse et Sydney	R. Martin	28	3	12 do	370 36
Gaspereaux et Gaspereaux (route circulaire)	R. Westcott	19 a.r.	1	12 do	63 00
Gaspereaux et Newtonville	do	4	1	12 do	20 00
Gaspereaux et Wolfville	E. A. Davison	2½	6	12 do	94 48
George's River et Petit Bras d'Or	L. Day	5	1	12 do	32 00
Georgeville et Glebe Road	M. McDougall	15 a.r.	1	12 do	55 00
Gilbert Cove et station de ch. de fer.	T. M. Kinney	3¼	12	12 do	136 00
Gilbert Mountain et Halfway River Station	G. Rector	8	1	5 do (du 1er nov. '91).	31 25

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc..—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Gillander's Mountain et Middle River	C. McLennan	4	1	12 mois	19 25
Glen Bard et station de ch. de fer	J. McLean	1½	2	12 do	30 00
Glendale et Mabou	A. Boyd	24	2	12 do	393 00
Glendale et River Inhabitants Bridge	do	14	3	12 do	230 00
Glendyer et Mabou	W. McDonald	3	3	6 do (au 30 sept. '91)	20 00
do do	do	3	6	6 do du do	38 50
Glenelg et Waternish	K. McKenzie	4	1	12 do	20 00
Glengarry et Port-Hood	S. Campbell	8	1	3 do (au 30 juin '91)	12 18
do	A. McDonald	8	1	9 do du do	30 75
Glengarry Station et Pleasant Valley	R. Fraser	28½ a.r.	3	12 do	205 80
Glengarry Station et station de chemin de fer	D. Graham	100 vgs.	12	12 do	50 00
Glen Margaret et Tête de la Baie Sainte-Marguerite	G. Dauphine	12	6	12 do	415 00
Glen Margaret et Peggy's Cove	J. Miller, aîné	9	6	12 do	208 00
Glenshee et Merigomishe	D. Campbell	9	2	12 do	75 00
Goff's et Waverley	M. D. Goff	11	1	12 do	52 00
Goldenville et Sherbrooke	M. McGrath	2½	6	12 do	135 00
Gore et Maitland	M. Tucker	20	3	12 do	375 00
Gore et Mount Uniacke	J. Thompson	27	3	12 do	350 00
Gore et Newport	J. W. Hennessy	41 a.r.	3	12 do	320 00
Gore et Shubenacadie (*viâ* chemin Blois)	A. Densmore	45 a.r.	1	12 do	133 44
Gore et Shubenacadie (*viâ* North Salem)	do	42 a.r.	1	12 do	127 00
Goshen et North End Lochaber	A. Manson	7	2	12 do	80 00
Goshen et St. Andrews	R. Sinclair	17½	3	3 do (au 30 juin '91)	39 00
Grand Anse et Grandique Ferry	N. McDonald	3	6	12 do	94 00
Grandique Ferry et Lennox Ferry	G. M. Shaw	¾	6	12 do	600 00
Grandique Ferry et West Arichat	A. McDonald	10	6	12 do	490 00
Grand Lake Station et station de chemin de fer	G. Nichols	300 vgs.	12	12 do	35 00
Grand Narrows Rear et Iona	M. A. J. McDonald	5	1	12 do	40 00
Grand Pré et Long Island	A. Fullerton	2½	3	12 do	80 00
Grand Pré et station de ch. de fer	A. Borden	½	12	12 do	100 00
Grand Pré et Wallbrook	A. Mitchell	2	1	12 do	20 00
Grand River et St. Peters	A. Morrison	17	6	12 do	399 00
Granton et Westville	J. Robertson	7	2	12 do	99 00
Granville Ferry et Victoria Beach	W. A. Piggott	17	6	12 do	367 08
Great Village et Londonderry Station	A. S. Kent	4	12	12 do	300 00
Great Village et Lower Five Islands	J. W. Davison	29½	6	6 do (au 30 sept. '91)	310 00
do do	J. W. Broderick	29½	6	6 do du do	449 50
Green Cove et Ingonishe	M. Timmins	6	2	12 do	48 00
Greenfield et Middlefield	J. E. Tibert	5	2	12 do	47 50
Greenfield et Valley Station	R. McKenzie	5¼	2	12 do	52 48
Green Harbour et route postale	A.E.Enslow, jeu.	2	3	12 do	50 00
Green Hill et Westville	R. McCaul	6	3	12 do	112 00
Green's Creek et Lower Stewiacke	A. Bigelow	30 a.r.	1	12 do	80 00
Greenville et Westchester	S. A. Purdy	16 a.r.	2	12 do	110 00
Greenville Station et Tête de la Baie Wallace (côté nord)	J. Dotten	17	3	8 do (au 30 nov. '91)	125 33
Greenville Station et Henderson Settlement	B. Betts	6	3	3 do (au 29 fév. '92)	22 50
do do	W.R. Henderson	5	3	1 do du do	5 66
Greenville Station et Middleboro'	B. Betts	10	3	3 do (au 29 fév. '92)	39 99
do do	J. S. Mitchell	10	3	1 do du do	8 31
Greenville Station et North Greenville	G. Rushton	5	1	12 do	50 00
Greenville Station et stat. de ch. de f.	J. S. Forshner	50 vgs.	12	12 do	69 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la divsion postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Greenville Station et Wallace	B. Betts, jeune.	17	6	8 mois (au 30 nov. '91).	186 66
Grindstone Island, House Harbour et Etang du Nord	J. Patton	4	1	12 do	48 00
Grosses Coques et stat. de ch. de fer.	A. C. Melancon.	4	12	12 do	285 00
Grosvenor et station de ch. de fer	M. O'Neill	5	3	12 do	100 00
Gunning Cove et McNutt's Island	S. H. Perry	3½	1	3 do (du 1er janv. '92).	5 00
Guysboro' et Heatherton	D.D. Harrington	26	6	12 do	1,378 00
Guysboro' et Salmon River Lake Settlement	T. O'Connor	13	3	12 do	185 00
Guysboro', Tor Bay et New-Harbour	J. Tory	27	2	12 do	288 05
Hainsville et North Range Corner	W. H. Hains	2	2	12 do	40 00
Half Island Cove et grande route postale	W. S. Horton	1½	6	12 do	60 00
Half Island Cove et Port-Félix	W. Digdon	29 a. r.	3	12 do	165 00
Halfway River Station et Harrison Settlement	J. Harrison	7	2	12 do	94 00
Halfway River Station et station de chemin de fer	J. Davison	¼	12	3 do (au 30 juin '91).	15 00
do do	C. E. Davison	¾	12	4 do (au 31 oct. '91).	20 00
do do	do	¾	12	5 do du do	41 66
Halifax et Lower Prospect	G. H. Slaughen-white.	22½	1	12 do	84 00
Halifax et Mahone Bay	G. Blair	62	6	3 do (du 1er janv. '92).	775 00
Halifax et Prospect	J. Walsh	21	2	12 do	125 00
Halifax et station de chemin de fer.	E. Fishwick	1⅛	T. q.r.	12 do	1,000 00
Halifax et Sambro	J. Smith, jeune.	21½	2	12 do	110 00
Halifax et West River Sheet Harbour	H. W. Quinn	80	3	12 do	1,387 60
Halifax et quai	S. Cunard et Cie	.....	.....	Saison 1891-92	417 00
do do	Div. personnes	.....	.....	Voyages spéciaux	4 25
Halifax, service des chars urbains	N.S. Power Co., Limited	.....	.....	8 mois (au 30 juin '92).	120 00
Hansford et Main Road	J. Duncan	2½	2	3 do (du 1er janv. '92).	9 00
Hansford et Street's Ridge	A. Crowley	14 a. r.	6	11 do (au 29 fév. '92).	174 16
Hansford et West Hansford	W. Sutherland	1½	2	9 do (au 31 déc. '91).	18 75
Hantsport et Lockhartsville	B. Nason	3	3	12 do	74 00
Hantsport et station de ch. de fer	S. H. Mitchner.	1/16	24	12 do	68 00
Harbourville et station de chemin de fer (Berwick)	G. Collins	11¾	2	12 do	100 00
Harbour au Bouche et stat. de c. de fer	V. Levangie	2	12	12 do	78 00
Harmony Mills et Westfield	R. Johnson	4	1	12 do	25 00
Hazel Hill et Little Dover	P. Sampson	4	1	12 do	20 00
Head of Indian Harbour Lake et Sherbrooke	M. McGrath	41 a. r.	3	12 do	224 64
Head of Jeddore et West Jeddore	J. A. Blakeney.	6	3	12 do	112 48
Head of River Hebert et Rivière Hébert	B. Baird	5	3	12 do	120 00
Head of South River Lake et Salmon River Lake Settlement	R. Flynn	15	1	12 do	44 00
Head of Tatamagouche Bay et Tatamagouche	W. Dobson	5	3	12 do	130 00
Head of Wallace Bay, North Side, et Wallace Bridge	M. K. Dotten	5	3	2 do 15 jours (au 15 fév. '92)	20 83
Head of Wallace Bay, North Side, et Pugwash Junction Station	do	5	3	1 do 13 jours (du 15 fév. '92)	12 50
Heathbell et Scotsburn Station	P. Fraser.	3	3	3 do (au 29 fév. '92).	12 49
do do	D. Cameron	3	3	1 do du do	6 25
Heatherton et station de ch. de fer.	C. Landry	½	12	12 do	80 00
Heatherton et Summerside	D. Boudroit	3	1	12 do	27 72
Hebron et station de chemin de fer.	G. F. Moses	¼	12	12 do	34 00
Hectanooga et station de ch. de fer.	E. E. Archibald.	50 vgs.	12	12 do	40 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Hedgeville et grande route postale..	N. B. Ross.....	1	2	11 mois (au 29 fév. '92).	27 50
Hemford et Pleasant River.....	H. Dexter.....	7	1	12 do	32 00
Homeville et South Head Cow Bay..	H. Spencer.....	9	1	12 do	57 84
Hopewell et Melrose.....	H. E. Stewart..	32½	6 et 3	12 do	768 92
Hopewell et station de ch. de fer....	E. McLean.....	⅛	22	12 do	49 00
Hopewell et Trafalgar	J. H. Grant ...	16	2 et 1	12 do	196 00
Horton Landing et stat. de ch. de fer	F. G. Curry	¼	12	12 do	90 00
Indian Point et Mahone Bay.....	J. Ernst.....	5	1	12 do	30 00
Inglisville et Lawrencetown	R. Beals..	3½	2	3 do (du 1er janv. '92).	15 00
Iron Ore et Sunnybrae....	J. McDonald....	4	1	12 do	25 25
Isaac's Harbour et Isaac's Harbour, East Side	S. McMillan ..	3	3	7 do (au 31 oct. '91)..	43 75
do do ..	do ..	3	12	5 do du do .	51 66
Isaac's Harbour et Melrose.	J. D. Cameron..	28	3	3 do (au 30 juin '91).	60 00
Isaac's Harbour et stat. de ch. de fer	C. Grant	50	6	9 do (du 1er juill. '91).	1,481 25
Isaac's Harbour, East Side, et New Harbour	A. McDonald...	12	1	12 do	74 88
James River et James River Station	D. Chisholm....	3	2	12 do	50 00
James River Station et Morran.....	D. Campbell ...	9	8	2 do (du 1er fév. '92).	20 00
James River Station et stat. de c. de f.	J. McDonald...	100 vgs.	12	12 do	66 00
Jauvrin's Harbour et West Arichat	P. Dorey.	7	2	12 do	92 50
Joggins Bridge et station de chemin de fer Smith's Cove.....	W. H. Randall.	½	12	7 do 22 jours (du 10 août '91).....	32 11
Joggins Mines et Lower Cove.. ...	G. Clark	3	6	2 do (du 1er fév. '92).	70 00
Joggins Mines et stat. de ch. de fer.	T. E. Burke....	¾	12	2 do do ..	15 66
Johnson's Crossing et stat. de c. de f.	G. Riese.....	¼	12	12 do	50 00
Jordan Bay et Shelburne.....	W. G. Swinesburg..	17 a. r.	6 et 3	12 do	195 00
Judique et Upper South-West Mabou..	D. McDonell ...	11	1	12 do	50 00
Kempt et New-Grafton.....	L. Kathrens....	3½	1	12 do	28 00
Kempt Head et Upper Kempt Head	M. MacKenzie..	3	2	12 do	42 00
Kennetcook Corner et Noel	J. A. O'Brien...	20 a. r.	2	12 do	72 00
Kennington Cove et Louisburg	J. McLean	6	1	12 do	25 00
Kentville et station de ch. de fer. ..	J. E. Eaton....	200 vgs.	24	12 do	150 00
Kerrowgare et Low Moor.....	J. McDonald...	4	1	12 do	20 00
Kerrowgare et Sunnybrae.....	D. K. McDonald	4	2	12 do	46 00
Kewstoke et Whycocomagh..... ..	A. McQuien....	7½	1	12 do	35 00
Kingsbury et Lunenburg.....	J. E. Hunt.....	31 a. r.	2 et 1	9 do (au 31 déc. '91)..	241 95
do do	E. J. Steverman.	31 a. r.	2 et 1	2 do (au 29 fév. '92)..	53 76
do do	E. Steverman...	31 a. r.	2 et 1	1 do du do ..	26 89
Kingston Station et Melvern Square	T. Walker.....	2½	6	12 do	90 00
Kingston Station et stat. de ch. de fer	A.C. Vanbuskirk	100 vgs.	12	12 do	50 00
Kingston Station et Rhodes	T. Walker.....	15 a .r.	2 et 1	12 do	78 00
Kingston Station et Tremont..... .	A.C. Vanbuskirk	16 a. r.	2	12 do	125 00
Kolbeck et Oxford..... ...	J. R. Smith	16 a. r.	1	12 do	52 00
La Have Island et West Dublin ..	J. Remley.....	5	1	12 do	85 00
Lake Ainslie, South Side, et Lewis Mountain.....	N. Martin	4	1	12 do	16 00
Lake Ainslie, South Side, et Strathlorne	D. E. McLean..	17	2	12 do	142 00
Lake Annis et station de ch. de fer..	A. Whitman ...	40 vgs.	6	12 do	20 00
Lakelands et station de ch. de fer ..	J. E. Brown...	½	6	12 do	80 00
Lake Ramsay et New Ross.....	G. Ross.....	5	2	12 do	40 00
Lakevale et West Lakevale..	J. Wallace.....	3	4	12 do	68 00
Langilles et Lower Northfield.....	D. Jodrey	3	1	3 do (du 1er janv. '92).	8 75
Langilles et stat. de c. de f. Northfield	J. Langille, jeun.	½	2	3 do du do .	12 50
L'Anse à la Cabane et Iles de la Madeleine.....	W. Cormier.....	8½	1	Saison 1891.....	40 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Lapland et Newcombe	S. Demon	18 a.r.	1	12 mois	51 00
Lawrencetown et Mineville	J. Conrad	5	1	12 do	28 50
Lawrencetown et Outram	A. P. Phinny	11½	2	12 do	99 00
Lawrencetown et stat. de ch. de fer.	H. T. James	¼	12	12 do	74 00
Lawrencetown et Torbrooke	J. Balcom	33 a.r.	2	12 do	100 00
Lawrencetown et West Inglisville	G. C. Banks	8 a.r.	1	12 do	30 00
Lawrencetown et West Lawrencetown	S. J. Hiltz	4	1	12 do	20 00
Leamington et Spring Hill Mines	G. Nelson	4	1	12 do	35 00
Leitche's Creek et Upper Leitche's Creek	M. Beaton	5	1	12 do	25 00
Lewis Bay et Marion Bridge	D. J. McKeagan	31½ a.r.	3	12 do	231 00
Lewis Bay et Upper Grand Mira	D. M. Gillis	3½	3	10 do (du 1er juin '91).	33 33
Lingan et Sydney	D. McDonald	35 a.r.	6	12 do	450 00
Linwood et station de chem. de fer	T. W. Kinney	2	12	12 do	100 00
Liscombe Mills et West Liscombe	L. F. Langille	5½	2	6 do (du 1er oct. '91).	40 00
Little Bass River et Pleasant Hills	D. McLaughlin	5	2	12 do	43 00
Little Bras d'Or et Long Island Main	N. O'Handley	6	1	12 do	50 00
Little Bras d'Or et Point Aconi	D. J. Walker	7	1	12 do	50 00
Little Harbour et New-Glasgow	M. McKenzie	6	3	12 do	74 00
Little Harbour et stat. de ch. de fer.	S. J. Reid	4	1	12 do	20 00
Little Judique et Rear Little Judique	D. McMillan	4	1	12 do	20 00
Little Pond et Sydney Mines	J. Peck	4	1	12 do	20 00
Little River et Oxford	H. S. Smith	4	2	12 do	47 00
Liverpool et Milton	A. L. West	3	12	12 do	180 00
Liverpool et Port-Medway	do	13	3	12 do	360 00
Liverpool et Western Head	A. A. Shand	7	3	12 do	195 00
Loch Broom et station de ch. de fer.	R. McLeod	100 vgs.	2	5 do (au 31 août '91)	8 33
do do	do	100 vgs.	3	7 do du do	17 50
Loch Lomond et Red Islands	M. McKenzie	15	2	12 do	98 80
Loch Lomond et Stirling	J. Patterson	7	1	12 do	29 00
Londonderry Station et st. de ch. de f.	D. Giddens	⅛	12	2 do (du 1er fév. '92)	5 00
Loganville et West Branch River John	S. Williamson	2	6	11 do (au 29 fév. '92).	55 00
Louisburg et South Louisburg	M. McRury	2½	3	12 do	50 00
Lourdes et station de chem. de fer.	A. McDonald	⅓	12	12 do	50 00
Lovat et West River	J. W. Fraser	5	3	6 do (au 30 sept. '91).	54 50
do do	H. McKenzie	5	3	6 do du do	41 24
Lower Cove et rivière Hébert, côté ouest	L. McDonald	7	6	10 do (au 31 janv. '92)	390 83
Lower Five Islands et Lynn	G. H. Lewis	6	2	9 do (au 31 déc. '91)	30 00
do do	S. H. Webb	6	2	3 do du do	14 50
Lower Five Islands et Parrsboro'	J. W. Brodrick	13	6	12 do	340 00
Lower L'Ardoise et Point Michaud	T. McGrath	4	1	12 do	19 00
Lower Meagher's Grant et Meagher's Grant	W. McCurdy	2½	3	12 do	50 00
Lower Meagher's Grant et Musquodoboit Harbour	G. Rowlings	14	1	12 do	70 00
Lower Onslow et Truro	A. Doggett	22 a.r.	3	6 do (au 30 sept. '91)	110 00
do do	J. G. Millar	22 a.r.	3	6 do du do	100 00
Lower River Hébert et Maccan	C. Carter	9½	3	12 do	141 08
Lower River Inhabitants et Port-Hawkesbury	J. McLean	13	3	4 do 4 jours (au 4 août '91)	52 00
do do	G. Henesy	13	3	7 do 27 jours (du 4 août '91)	124 42
Lower Ship Harbour, East, et grande route postale	T. Keating	2	3	12 do	30 00
Lower South River Station et St. Andrew's	D. D. McDonald	5	6	3 do (au 30 juin '91).	48 75
Lower Stewiacke et stat. de ch. de fer	W. J. Boomer	⅛	12	12 do	80 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Lower Stewiacke et Ramsay	W. Ramsay	5	1	12 mois	25 00
Lower Stewiacke et Wittenburg	E. H. McGregor	23 a.r.	2 et 1	12 do	117 00
Lower Wentworth et Wentworth Station	B. Stevens	8	3	12 do	91 50
Lower West Jeddore et West Jeddore	L. Blakeney	3	1	12 do	20 00
Lower West Pubnico et Pubnico Harbour	N. A. D'Entremont	7	3	12 do	170 00
Lunenburg et station de ch. de fer	I. Hirtle	½	12	3 do (du 1er janv. '92)	30 00
Lunenburg et Second Peninsula	E. Mason	5	1	12 do	40 00
McAulay's et Peter's Brook	J. McLeod	3	1	11 do (du 1er mai '91)	18 33
McCallum Settlement et Upper North River	A. McCallum	3	3	6 do (au 30 sept. '91)	20 00
do do	do	3	6	2 do (au 30 nov. '91)	13 33
do do	do	3	3	4 do du do	13 33
McCarthy's et Spry Bay	P. Flaherty	2½	3	12 do	45 00
McPherson's et Pinedale	J. Macdonald	5	2	12 do	40 00
Mabou et Mabou Coal Mines	D. McDonald	4	3	6 do (du 1er oct. '91)	30 00
Mabou et Mabou Harbour Mouth	do	5	2	6 do (au 30 sept. '91)	14 00
Mabou et Sight Point	A. McQuarrie	16	1	6 do au do	25 50
Maccan et station de ch. de fer	R. D. Roach	100 vgs.	24	12 do	100 00
Madus Cove et Mahone Bay	A. Lohnes	3	6	3 do (du 1er janv. '92)	27 50
Mahone Bay et Northfield	A. C. Zwicker	16	1	9 do (au 31 déc. '91)	73 50
Mahone Bay et stat. de ch. de fer	do	1	24	3 do (du 1er janv. '92)	42 50
Mahone Bay et Upper New-Cornwall	J. E. Dunn	13	1	3 do du do	22 37
Main-à-Dieu et Scatarie Island	M. McCuish	9	1	12 do	150 00
Maitland et Noël	J. Woodworth	12	6	12 do	291 50
Maitland et Shubenacadie	A. S. Smith	20	6	6 do (au 30 sept. '91)	400 00
do do	T. Cox	20	6	6 do du do	270 00
Malagash Point et Wallace	J. A. Harvey	31 a.r.	3	12 do	198 92
Malagawatch et River Dennis	K. McKenzie	8	3 et 2	12 do	157 04
Malagawatch et West Bay	M. McLeod	16	3	12 do	205 48
Malignant Cove et Merigomishe	M. McNeil	22½	6	7 do (au 31 oct. '91)	625 00
do do	D. A. McDonald	22½	6	5 do du do	500 00
Manganese Mines et Valley Station	J. Irving	6½	2	12 do	50 00
Margaree Forks et Upper Settlement Middle River	N. McDaniel	18	2	12 do	130 00
Margaretville et Middleton	S. Dennison	22 a.r.	3	3 do (au 30 juin '91)	58 50
do do	L. P. Shaffner	22 a.r.	3	9 do du do	145 50
Margaretville et Morden	J. Redgate, jeune	14	1	12 do	59 00
Marion Bridge et Trout Brook	D. Lamond	5	1	12 do	33 32
Marshalltown et stat. de ch. de fer	W. Marshall	1½	12	12 do	97 00
Marshy Hope et stat. de ch. de fer	A. McDonald	100 vgs.	3	12 do	30 00
Marydale et St. Andrews	D. Forbes	4	1	8 do (au 30 nov. '91)	21 33
Mattatall's Lake et Tatamagouche	A. Patriquin	9	1	12 do	40 00
Mavilette et Yarmouth	A. Bain	20	6	12 do	313 00
Meadowville Station et st. de ch. de f.	A. Fraser	⅛	6	3 do (du 1er janv. '92)	5 00
Meiklefield et Sutherland's Mills	D. Holmes	4	1	12 do	38 00
Merigomishe et station de ch. de fer	J. W. Dunn	½	12	12 do	96 00
Meteghan et station de ch. de fer	E. E. Sheehan	5½	12	12 do	200 00
Meteghan Station et stat. de ch. de f.	F. Geddry	¼	12	6 do (au 30 sept. '91)	20 00
do do	A. Geddry	¼	12	6 do du do	20 00
Middle Musquodoboit et Moose River Gold Mines	J. Higgins	14	2	12 do	137 00
Middle Musquodoboit et Murchyville	W. McCurdy	5	2	12 do	49 00
Middle Musquodoboit et Newcomb's Corner	G. McLeod	9	1	12 do	48 00
Middle Musquodoboit et Wyse's Corner	W. McCurdy	27 a.r.	3	12 do	180 00
Middleton et Nictaux Falls	S. Nixon	13 a.r.	6	9 do (au 31 déc. '91)	118 08

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Middleton et Nictaux-Ouest	E. Nichols	8	6	3 mois (du 1er janv. '92)	35 00
Middleton et Port-George	R. G. Anderson.	8	3	12 do	125 00
Middleton et station de ch. de fer	L. Gullivan.	¼	12	6 do (au 30 sept. '91)	30 00
do do	D. Feindel	¼	12	6 do du do	37 44
Milford Station et stat. de ch. de fer	E. Currie	¼	12	2 do (au 31 juillet '91)	60 00
Mill Road et New-Ross	G. Ross	5	1	12 do	40 00
Minudie et Rivière Hébert, côté ouest	T. Mack	7	6	12 do	315 00
Monk's Head et Pomquet Chapel	F. Boudroit	2½	3	12 do	45 00
Mooseland et Tangier	G. H. Cameron.	13	1	12 do	24 00
do do	T. Hilchey	13	1	6 do (au 30 sept. '91)	24 00
Morden et Victoria Harbour	W. J. Balcom	3	1	6 do du do	24 00
Moser's River et West River, Sheet Harbour	J. H. Dimock	35	3	12 do	600 00
Mossman's Grant et Northfield	H. Arembury	2½	1	12 do	7 50
Mossman's Grant et station de chemin de fer de Riversdale	W. H. Baker	100 vgs.	2	3 do (du 1er janv. '92)	6 25
Mountain Road et River John	R. Holt	3	2	3 do do	36 00
Mount Cusack et Sydney	H. Cusack	7	1	12 do	35 00
Mount Denson et stat. de ch. de fer.	M. J. Shaw	⅕	6	12 do	80 00
Mount Thom Settlement et Salt Springs	A. McKay	6	2	12 do	70 00
Mount Uniacke et Mount Uniacke Gold Mines	J. Patriquin	4	3	12 do	20 00
Mount Uniacke et Oland	E. Pentz	22 a. et r.	2	3 do (au 30 juin '91)	120 00
Mount Uniacke et stat. de ch. de fer.	J. McLearn	135 vgs.	12	12 do	50 00
Musquodoboit Harbour et Petpeswick Harbour	B. Young	6	3	12 do	65 00
Musquodoboit Harbour et Pleasant Point	R. J. Stevens	11	2	12 do	110 00
				12 do	
Nappan Station et stat. de ch. de fer.	A. C. Barry	75 vgs.	12		80 00
New-Albany et station de ch. de fer.	H. L. Oakes	¾	2	12 do	6 25
New-Campbellton et New-Harris	D. Morrison	5	1	3 do (du 1er janv. '92)	30 00
New-Campbellton et North Sydney.	L. Kehoe	20	3	12 do	340 00
New-Cumberland et West La Have Ferry	J. L. Corkum	9½ a. et r.	1	12 do	45 00
New-Edinburgh et station de Saint-Bernard	A. Deveaux	4½	12	12 do	12 50
New-Edinburgh et Weymouth Bridge	do	5¼	2	2 do (au 31 mai '91)	9 16
do do	do	5½	6	8 do (du 1er août '91)	50 00
New-Glasgow et station de ch. de fer	J. W. Church	¾	42	12 do	437 48
New-Glasgow et Thorburn	R. P. Fraser	5	6	12 do	200 00
New-Glasgow et Trenton	J. W. Church	1½	12	3 do (au 30 juin '91; et arrérages)	85 30
do do	do	1½	6	3 do 18 jours (au 18 oct. '91)	29 89
do do	do	1½	12	5 do 13 jours du do	90 21
Newport et Newport Landing	J. Wier	9	4 et 2	6 do (au 30 sept. '91)	112 50
do do	G. E. Benedict	9	4 et 2	6 do du do	108 50
Newport et Newport Station	J. F. Rathbun	5	12	12 do	250 00
Newport et South Rawdon	J. W. Hennessy.	24 a. et r.	1	12 do	73 00
Newport et Upper Newport	do	10½ a. et r	1	12 do	35 00
Newport et Walton	E. A. Bancroft	20	6	12 do	778 64
Newport Station et stat. de ch. de fer	L. H. Sweet	12 vgs.	24	12 do	50 00
New-Ross et Stoddart	G. Ross	21	2 et 1	9 do (au 31 déc. '91)	129 75
New-Ross et Vaughan	B. Boylan	15	2	9 do (au 31 déc. '91)	104 25
do do	C. F. Meister	15	2	3 do du do	33 75
Newville et station de ch. de fer	D. P. Young	20 vgs.	12	12 do	10 00
Nine-Mile River et Shubenacadie	J. W. Densmore.	32 a. et r.	1	6 do (du 1er oct. '91)	48 50
Noël et Shubenacadie	J. W. Singer	32	1	6 do (au 30 sept. '91)	76 50
do do	R. Webb	32	1	6 do du do	69 50

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Noël et Walton	J. Murray	14	6	9 mois (au 31 déc. '91)	213 00
do do	J. Woodworth	14	6	3 do du do	95 25
North Ainslie et grande route post.	H. McDonald	1	2	6 do (du 1er oct. '91)	10 00
North End Lochaber et West Side Lochaber	J. A. Stewart	3	3	12 do	50 00
North Range Corner et st. de c. de fer	C. B. McNeil	½	12	12 do	65 00
North Range Corner et South Range	J. E. Marshall	3	2	12 do	40 00
North River Bridge et South Gut St. Ann's	A. G. Morrison	14	2	12 do	108 16
North River Bridge et Tarbut	A. Morrison	3	3	12 do	26 00
North Side Grand Narrows et South Side Grand Narrows	H. A. Archibald	1	6	12 do	400 00
North Sydney et Port-Hastings	do	87	6	12 do	5,005 04
North Sydney et Sydney	J. W. Peppett	15	6	4 do (du 1er déc. '91)	183 33
North Sydney et Sydney Mines	do	2	12	4 do do	48 67
North-West Arm et Rear Balls Creek	M. McMillan	3	1	12 do	20 00
Norwood et station de ch. de fer	D. A. Saunders	100 vgs.	6	12 do	50 00
Nyanza et West Side Middle River	A. McLennan	4	2	12 do	35 00
Oakfield et station de ch. de fer	S. C. Thompson.	¼	12	12 do	40 00
Oban et St. Peter's	R. Morrison	16 a. et r.	2	12 do	70 00
Odin et Stewiacke Cross Roads	S. Deyarmond	8¼	2	12 do	110 00
Old Bridgeport Mines grande route postale	F. J. Mitchell	1	6	12 do	50 00
Onslow Station et stat. de ch. de fer	A. McCurdy	¼	12	12 do	60 00
Outer Island, Port-Hood, et Port-Hood	W. D. Smith	3	3	12 do	30 00
Oxford et station de ch. de fer	N. S. Thompson.	3½	12	12 do	400 00
do do	do	½	12	3 do (au 29 fév. '92)	24 00
do do	F. A. Black.	¾	12	1 do du do	6 00
Oxford et Rockly	W. E. Burnside.	10	2	12 do	90 00
Paradise Lane et station de ch. de fer	W. F. Morse	½	12	12 do	80 00
Paradise Lane et Roxbury	W. Gormley	7	1	12 do	35 00
Parrsboro' et Partridge Island	J. Gilbert	2	6 et 2	12 do	75 00
Parrsboro' et station de ch. de fer	F. McAleese	½	12	12 do	65 00
Parrsboro' et Three Sisters	J. W. York	45	6	12 do	1,166 64
Parrsboro' et Two Islands	T. W. McKay	6½	2	12 do	65 00
Pennant et Sambro	J. E. Tough	3	2	3 do (du 1er janv. '92)	5 00
Pictou et Pictou Island	J. Currie	12	1	12 do	260 00
Pictou et Pictou Landing	G. J. Christie	1½	6	12 do	235 00
Pictou et station de ch. de fer	W. McDonald	¼	36et42	8 do (au 30 nov. '91)	166 55
do do	do	¼	48	4 do du do	112 14
Pictou et River John	W. Gammon	20	6	3 do (au 30 juin '91)	118 75
do do	A. McLeod	20	6	5 do (au 30 nov. '91)	287 50
do do	do	20	3	4 do du do	99 99
Pictou et River John (*viâ* rivage)	D. M. Geldert	29	2	11 do (au 29 fév. '92)	320 83
Pictou et Tony River	T. G. Anderson.	30 a. et r.	3	1 do (du 1er mars '92)	24 83
Pictou et Truro	W. Gammon	50½	3	8 do (au 30 nov. '91)	602 29
Pictou et West River Station	T. G. Anderson.	25½	3	12 do	342 56
Pictou et vapeur (malles I.P.-E.)	E. McPhail			Saison 1890-91	50 00
do do do	B. Flynn			Saison 1891-92	23 30
Piedmont Valley et stat. de ch. de fer	J. A. McDonald	¼	3	7 mois (au 31 oct. '91)	14 00
do do	do	¼	6	5 do du do	20 00
Pine Tree et station de ch. de fer	R. Mitchell	1½	3	12 do	60 00
Pirate Harbour et stat. de ch. de fer	R. Peeples	½	12	12 do	80 00
Pirate Harbour et St. Francis Harbour	H. Whooten	18	3	12 do	220 00
Pleasant Valley et stat. de ch. de fer.	L. Craig	1½	2	12 do	50 00
Plympton et station de ch. de fer	G. A. Macdonald	3	12	12 do	120 00
Point-Edward et Sydney	D. Beaton	8	1	12 do	40 00
Pomquet Chapel et st. de ch. de fer.	C. Duong	2	6	12 do	70 00
Port-Acadie et station de ch. de fer.	V. Thibodeau	2½	12	12 do	150 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Port-Beckerton et Port-Hillford	G. S. Taylor	8	1	12 mois	52 00
Porter's Lake et West Chezzetcook	J. T. Bishop	4½	3	12 do	80 00
Port-Hastings et quai	H. A. Archibald	¼	12	12 do	157 00
Port-Hastings et Port-Hawkesbury	A. McDonald	3½	12	12 do	220 00
Port-Hastings Wharf et Port-Hawkesbury	do	3½	....	Voyage spécial	1 00
Port-Hastings et Point Tupper	H. A. Archibald	5½	.....	Voyages spéciaux	175 00
Port Hawkesbury Wharf et Point Tupper	A. McDonald	1¾	.....	12 mois	377 40
Port-Hawkesbury et quai	do	¼	12	12 do	157 25
Port-Hawkesbury et Sydney	J. Morrison	100	6	12 do	9,000 00
Port-Hood et Port Hood-Island	J. Smith	1½	2	12 do	52 00
Port-Joli et Rivière Ste-Catherine	L. Robertson	6	1	12 do	40 00
Port-Matoon et South-West Port-Matoon	C. Thériau	4	1	12 do	30 25
Port-Mulgrave et quai	R. Trites	½	12	12 do	80 00
Port-Philip et Pugwash	G. A. King	4½	3	12 do	60 00
Port-Royal et West Arichat	A. McDonald	3	3	12 do	100 00
Port-Williams et Port-Williams Station	J. L. Bishop	1	6	12 do	70 56
Port-Williams et Town Plot	E. Burbidge	2½	3	12 do	55 00
Port-Williams Stat. et st. de ch. de f.	F. E. Forsyth	12 vgs.	24	12 do	62 60
Port-Williams Station et White Rock Mills	J. L. Bishop	5	3	12 do	67 00
Preston et grande route postale	D. Deloughrey	¼	6	12 do	60 00
Princeport et Truro	J. D. Nelson	23 a. r.	6 et 2	12 do	240 00
Pugwash et Pugwash River	D. H. Fraser	6	3	1 do (du 1er mars '92)	6 66
Pugwash et stat. de ch. de fer	M. Chapman	½	12	4 do (du 1er déc. '91)	33 33
Pugwash et Thompson's Mills	I. R. Lamy	15½	6	10 do (au 31 janv. '92)	384 90
do do	M. Chapman	15½	6	1 do (au 29 fév. '92)	38 49
Quinan et Tusket	L. Porter	12	2	12 do	90 00
Rear Black River et West Bay	M. Morrison	4 a. r.	2	12 do	70 00
River Bourgeoise et River Tear	M. Boudroit	3	6	12 do	94 00
Riverdale et Weymouth Bridge	J. H. Sabine	10	1	12 do	40 00
River Hebert et River Hebert St'n.	T. A. Lowther	1½	12	12 do	200 00
River Hebert, côté ouest, et Shulie	B. W. Baird	14	3	12 do	273 00
River Inhabitants Bridge et West Bay	P. McFarlane	5	6	12 do	145 00
River John et Tatamagouche	J. McLeod	13	6 et 3	11 do (au 29 fév. '92)	392 66
River John et stat. de ch. de fer	W. Gammon	1	12	4 do (du 1er déc. '91)	33 33
River John et Welsford	J. A. McKay	3	3	12 do	40 00
Riversdale et stat. de ch. de fer	D. Fraser	1/16	12	12 do	44 00
Riversdale et Upper Kemptown	K. J. McLean	8½	2	12 do	163 20
Rockingham et South Ohio	J. E. Allen	11 et 9	3 et 2	12 do	225 00
Rockingham Station et st. de ch. de f.	L. E. Smith	½	12	12 do	80 00
Roman Valley et Saint-André	P. E. Farrell	15	3	12 do	166 00
Roseburn et Whycocomagh	J. D. McLean	8	1	3 do (du 1er janv. '92)	6 50
Round Hill et stat. de chem. de fer	C. E. Spurr	⅙	12	12 do	75 00
Saint-André et Vernal	L. Cameron	5	2	12 do	64 00
Saint-Pierre et West Bay	A. McDougall	28	3	3 do (au 30 juin '91)	71 25
do do	H. McDougall	28	3	9 do du do	300 00
Sable River et Swansburg	W. Herkins	10½	3	12 do	200 00
Salem et Stanley	H. Logan	2	2	12 do	40 00
Salt Springs Stat. et stat. de ch. de f.	J. W. Black	20 vgs.	12	12 do	20 00
Sandford et Yarmouth	N. L. Trefry	20 a. r.	2	12 do	123 72
Sand River et Shulie	E. J. White	7	3	12 do	172 48
Saulnierville et stat. de ch. de fer	T. H. Saulnier	1¾	2	12 do	100 00
Saulnierville Stat. et st. de ch. de fer.	B. Comeau	⅛	6	12 do	25 00
Scotch Village et Woodville	S. Cochran	10 a. r.	1	12 do	45 00
Scotsburn Stat. et stat. de ch. de fer	D McKay	100 vgs.	6	4 do (du 1er déc. '91)	9 32

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Shad Bay et White's (Prospect Road)	M. Burke	2	4	12 mois	45 00
Shelburne et Upper Ohio	W.G.Swinesburg	38 a. r.	1	3 do (au 30 juin '91)	20 58
do do	E. D. Hogg	38 a. r.	1	9 do du do	61 50
Sherbrooke et West River, Sheet Harbour	J. S. Cameron	60	3	12 do	750 00
Ship Harbour Lake et Ship Harbour Lake (route circulaire)	J. W. Webber	23a. r.	1	12 do	100 00
Shubenacadie et stat. de ch. de fer.	A. Kirkpatrick	100 vgs.	36	12 do	155 00
Six Mile Brook et West River	J. McKay	6	2	12 do	30 00
Six Mile Road et Wallace Grant	C. Cooke	5½	3	12 do	66 00
Six Mile Road et Wallace Station	B. Betts	3	3	3 do (au 29 fév. '92)	9 99
do do	A. Benjamin	3	3	1 do du do	2 50
Skye Mountain et Whycocomagh	A. G. Nicholson.	6	1	12 do	30 00
Sluice Point et Surette Island	J. J. Surette	2	1	12 do	25 00
Sluice Point et Tusket	A. J. Lent	6	1	12 do	40 00
Smith's Cove et st. de c. de f. Bear R.	E. W. Potter	½	12	7 do 22 jours (du 10 août '91)	32 11
Sober Island et Watt Section, Sheet Harbour	D. Logan	6	3	9 do (au 31 déc. '91)	60 00
do do	J. Wesell	6	3	3 do du do	20 00
Somerset et st. de ch. de fer Berwick	G. W. Kinsman.	2¾	4	12 do	70 00
Southampton et stat. de chem. de fer	G. S. Davison	¾	12	12 do	75 00
South Branch et Upper Stewiacke	G. Cox	19 a. r.	3	12 do	98 00
South Farmington et st. de ch. de fer	A. W. Randall.	1½	12	12 do	36 00
South Harbour et White Point	J. McPherson	9	2	12 do	95 00
South Merland et Tracadie	M. Delorey	8	1	12 do	34 00
South Ohio et stat. de ch. de fer	W. Crosby	⅛	12	12 do	40 00
South-West Margaree et Upper Margaree	J. S. McDonald.	5	2	3 do (au 30 juin '91)	8 62
do do	A. D. McLellan.	5	2	9 do du do	27 30
Springfield et stat. de ch. de fer	S. P. Grimm	½	2	3 do (du 1er janv. '92)	3 75
Spring Hill Junction et station de chemin de fer	J. A. Dunn.	⅛	12	12 do	40 00
Spring Hill Mines et st. de ch. de fer	J. Anderson	½	24	12 do	240 00
Spring Hill Mines et Windham Hill	A. A. Schurman	7	2	12 do	80 00
Stellarton et stat. de ch. de fer	J. Bartley	¼	36	12 do	237 50
Stoddart's et stat. de chem. de fer de Dalhousie	C. W. Stoddart.	⅞	2	3 do (du 1er janv. '92)	7 43
Strathlorne et Whycocomagh	J. A. McKinnon	26	2	12 do	228 00
Street's Ridge et Thompson's Mills.	A. Crowley	20½	6	1 do (du 1er mars '92)	23 18
Tatamagouche et st. de chem. de fer	M. B. McLellan.	½	12	4 do (du 1er déc. '91)	25 00
Tatamagouche et Tatamagouche Mountain	D. Menzie	25 a. r.	3	1 do (au 29 fév. '92)	24 00
do do	R. Dobson	25 a. r.	3	1 do du do	14 58
Tatamagouche et The Falls	J. H. Lombard.	16 a. r.	3	2 do (du 1er fév. '92)	31 11
Tatamagouche et Waugh's River	J. Lombard.	12 a. r.	3	10 do (au 31 janv. '92)	116 66
Tatamagouche et Wentworth Station	A. Purdy.	20	6	2 do (au 31 mai '91)	73 33
do do	do	20	6	2 do 22 jours (au 22 août '91)	216 00
do do	D. Menzie	20	6	4 do 9 jours (au 31 déc. '91)	170 00
Tatamagouche et West New-Annan	do	6	3	2 do (au 31 janv. '92)	33 75
The Falls et West New-Annan	D. C. Byers.	9½	3	6 do (au 30 sept. '91)	86 02
do do	A. Langille	9½	3	4 do (au 31 janv. '92)	50 00
Thompson's Mills et st. de ch de fer	J. S. Ross	¼	12	12 do	40 00
Thompson's Mills et Westchester	E. J. Purdy	13	2	12 do	150 00
Thorburn et Merigomishe Station	A. Weir	5	6	12 do	239 00
Tidnish Bridge et grande route post.	D. Amos	1	3	11 do 16 jours (du 15 avril '91)	29 90
Torbrooke et Tremont	W. Brown	5	1	12 do	50 00
Tracadie et stat. de ch. de fer	P. Delorey	½	12	12 do	60 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Truro, station de chemin de fer de, et boîtes aux lettres	C. B. Archibald.	½ et ¼	60 et 18	12 mois	400 00
Truro et Scotsburn Station	W. Gammon	45	3	3 do (au 29 fév. '92)	225 86
Truro et West Branch River John	D. McKenzie	33	3	1 do (du 1er mars '92).	45 83
Truro, boîte aux lettres de la station de chemin de fer et wagons-poste	C. B. Archibald.	50 vgs.	36	12 do	25 00
Tupperville et station de ch. de fer	D. S. Chipman	¼	12	12 do	50 00
Tusket Wedge et Yarmouth	B. LeBlanc	12	6	12 do	200 00
Upper Clements et station de chemin de fer de Patter	F. Williams	1	12	3 do 22 jours (au 30 nov. '91)	15 44
do do	do	1/16	12	4 do du do	16 67
Upper Musquodoboit et West River, Sheet Harbour	J. S. Stewart	26	3	12 do	394 00
Upper Newport et Woodville	E. Sweet	1½	1	12 do	13 44
Valley Station et station de ch. de f.	M. A. Johnson	600 vgs.	12	12 do	66 25
Wallace, pont de Wallace et station de chemin de fer	B. Betts	2 et 2	12 et 6	4 do (du 1er déc. '91)	93 33
Wallace Station et stat. de ch. de f.	J. F. Allen	⅓	12	1 do 15 jours (du 15 fév. '92)	3 75
Waterville et station de ch. de fer	J. S. Pineo	100 vgs.	12	12 do	50 00
Waterville et South Waterville	F. Parrish	11 a. r.	1	12 do	32 00
Waverly et Windsor Junction	J. Otto	3	6	12 do	130 00
Wentworth Creek et Windsor	F. Trider, aîné	2½	3	12 do	70 00
Wentworth Station et s. de ch. de f.	A. Barclay	135 vgs.	12	12 do	60 00
West Branch River John et Scotsburn Station	W. A. Berry	14	6	1 do (du 1er mars '92).	38 33
Westbrook et station de ch. de fer	N. F. Taylor	1	12	12 do	110 00
Westbrook Mills et stat. de ch. de f.	S. Roscoe	1	12	12 do	100 00
West Merigomishe et st. de ch. de f.	J. R. McDonald.	1	6	12 do	40 00
West River Station et s. de ch. de f.	M. B. Fraser	75 vgs.	12	12 do	40 00
Westville et station de chemin de fer	J. Maxwell	¼	24	12 do	120 00
Weymouth et station de ch. de fer	C. D. Jones	1½	12	12 do	156 00
Weymouth Bridge et st. de ch. de f	G. J. Hoyt	¼	12	12 do	40 00
Wilmot et station de chemin de fer	E. Cummings	1¼	12	12 do	95 00
Windsor et station de chemin de fer.	P. S. Burnham	½	24	12 do	296 00
Windsor Junction et st. de ch. de f.	P. Hessian	⅛	36	12 do	80 00
Windsor Junction—Transfert de wagon-poste	do	20 vgs.	6	12 do	60 00
do do	W. Herbert	20 vgs.	6	12 do	60 00
Wolfville et station de chemin de fer	G. V. Rand	⅛	24	12 do	100 00
Woodburn et station de ch. de fer	D. Ballentyne	1½	2	12 do	50 00
Yarmouth et station de ch. de fer	A. Bain	½	12	12 do	149 00
Yarmouth et boîtes aux lettres	A. J. Hood	2 r.t.	12	12 do	120 00
				Total	$133,764 92

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE D'OTTAWA.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Alexandria et McCrimmon	D. McCrimmon	9	6	12 mois	240 00
Alexandria et station de ch. de fer	A. J. McDonald	1	24	12 do	112 68
Alexandria et Saint-Raphaël-Ouest	J. McDougall	17	6	12 do	325 00
Alexandria et Vankleek Hill	A. Mercier	19	6	12 do	350 00
Alfred et Montebello	L. Larocque	9	6	12 do	200 00
Alice et Pembroke	H. Tabbert	11	1	10 do 12 jours (du 20 mai '91	43 27
Allumette Island et Pembroke	J. J. McGuire	7	2	12 do	103 75
Almonte et Clayton	A. Burnett	10 et 12	6	6 do (au 30 sept. '91)	112 50
do do	J. Khull	10 et 12	6	6 do du do	100 00
Almonte et station de chemin de fer	E. Dowdall	¼	24	12 do	165 14
Almonte et West Huntley	B. Manion	12	3	12 do	196 00
Althorpe et Maberly	Mme J. Norris	9	2	12 do	84 50
Angers et station de chemin de fer	L. Moncion	¼	6	12 do	60 00
Annesley et North Onslow	P. Killoran	4	1	12 do	35 00
Appleton et Carleton Place	J. Coultice	4¼	12	12 do	195 00
Archer et Bouck's Hill	J. Cramer	9	3	12 do	112 00
Arnprior et Fitzroy Harbour	H. B. Somerville	12	6	12 do	274 00
Arnprior et station de chemin de fer	H. Hetton	½	24	12 do	175 84
Arnprior et White Lake	P. Doolan	33 a. r.	6	12 do	515 00
Arundel et Rockaway Valley	C. Sinclair	5	1	12 do	30 00
Ashton et Prospect	W. Burrows	11	3	12 do	235 00
Ashton et station de chemin de fer	H. S. Conn	2	6	12 do	100 00
Aultsville et Bush Glen	G. Bush	9	2	9 do (au 31 déc. '91)	75 00
do do	H. E. Bush	9	2	3 do du do	22 25
Aultsville et East Williamsburg	G. A. Summers	3	6	9 do (au 31 déc. '91)	54 00
do do	W. Casselman	3	6	3 do du do	18 75
Aylmer et station de chemin de fer	A. M. Holt	¼	24	12 do	208 65
Baie des Pères et Haileybury	C. C. Farr	14é. 5h	1	12 do	50 00
Baie des Pères et Lac Témiscamingue	J. Mann	3	1	4 do (au 31 juil. '91)	10 00
do do	do	¾	1	8 do du do	13 33
Baie des Pères et Témiscamingue-Nord	A. McBride	22	1	12 do	200 00
Bainsville et station de ch. de fer	D. McCuaig	⅛	12	12 do	60 00
Ballinvilla et South March	P. Orchard	4	2	3 do 10 jours (au 10 juil. '91)	11 09
Balderson et Preston Vale	C. McNiece	5	3	4 do (du 1er déc. '91)	26 67
Balvenie et Strain's Corners	J. Holly	1	2	12 do	10 00
Bark Lake et Brudenell	M. et J. Billings	22	1é. 2h.	12 do	190 00
Bark Lake et Murchison	B. Reynolds	17	1	12 do	120 00
Barryvale et station de ch. de fer	P. Barry	150 vgs.	6	12 do	15 00
Basin Depot et Eganville	R. Reeves	49	2	12 do	525 00
Bassin du Lièvre et station de chemin de fer	F. X. Nanaville	½	6	12 do	66 00
Beachburg et Gower Point	T. M. Carswell	9	2	12 do	110 00
Bearbrook et Canaan	R. Bowden	19 a. r.	3	9 do (au 31 déc. '91)	150 00
do do	C. Armstrong	19 a. r.	3	3 do du do	42 50
Bearbrook et traverse de ch. de fer	R. Bowden	3	6	9 do (au 31 déc. '91)	75 00
do do	C. Armstrong	3	6	3 do du do	26 25
Bearbrook et Sarsfield	S. Daoust	10	3	1 do (du 1er mars '92)	11 67
Beckstead et Dunbar	A. J. Colquhoun	13	3	9 do (au 31 déc. '91)	87 00
do do	J. J. Colquhoun	13	3	3 do du do	29 00
Beech Grove et Quyon	S. Mohr	4½	3	12 do	100 00
Bell Mount et Otter Lake	G. Palmer	6	2	12 do	55 00
Benoit's Mills et Nosbonsing	E. Benoit	6	3	12 do	50 00
Billerica et station de chemin de fer	E. A. Pritchard	⅙	6	12 do	20 00
Bishop's Mills et Prescott	C. W. Knapp	16	3	12 do	255 00
Bissetts Creek et station de ch. de f.	C. Carmichael	20 vgs.	12	12 do	24 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Blackburn et Orleans	R. Dagg	3	2	12 mois	50 00
Blanche et Thurso	M. McAndrew	16	3	3 do (au 30 juin '91)	45 00
do	G. Bichler, jeune	16	3	9 do du do	134 25
Bois Franc et Mattawa	C. Rankin	40	1	12 do	400 00
Booth et Dumoine	J. Lafrenier	46	1	12 do	300 00
Borromée et Orleans	A. Chartrand	4	1	12 do	25 00
Bouck's Hill et Froatsburn	W. Lapoint	4	2	12 do	40 00
Bowesville et station de ch. de fer	P. Nelligan	2	3	12 do	60 00
Braeside et station de ch. de fer	J. Gillies	$\frac{1}{16}$	12	12 do	50 00
Bray's Crossing et trav. de ch. de fer	C. Bray	20 vgs.	2	12 do	10 00
Breadalbane et Vankleek Hill	C. Campbell	5	3	12 do	67 50
Bristol et Glengyle	G. Morrison	10	6	12 do	200 00
Britannia Bay et stat. de ch. de fer.	B. McAmmond	30 vgs.	12	9 do 14 jours (du 17 juin '91)	3 94
Brockville et Morristown, E.-U	T. Burns	2	6	12 do	148 00
Brockville et station de ch. de fer	W. Curry	1	18	12 do	203 61
do do	J. E. Cavanagh	1	14	12 do	91 50
Brockville, tr. des ch. de f. C.P. et G.T.	do	20 vgs.	T.q.r.	12 do	370 50
Brockville Junc.—Transfert du G.T.	do	.....	do	12 do et arrérages	153 00
Brockville et boîtes aux lettres	J. McKenny	$3\frac{1}{2}$	do	12 do	112 50
Brook et Wemyss	B. McKeracher	3	2	12 do	70 00
Brudenell et Castile	E. Bennett	9	1	12 do	80 00
Brudenell et Emmett	E. Ring	$13\frac{1}{2}$	2	12 do	127 40
Bryson et Portage du Fort	J. Murtagh	8	6	12 do	200 00
Bryson et station de ch. de fer	do	5	12	12 do	195 00
Buckingham et High Rock	C. W. Pearson	$23\frac{1}{2}$	6 et 3	12 do	600 00
Buckingham et station de ch. de fer	do	4 et $\frac{1}{4}$	12	12 do	97 00
Burnstown et Springtown	A. Wilson	5	3	12 do	80 00
Burritt's Rapids et North Montague	J. A. Ormrod	7	1	9 do (au 31 déc. '91)	39 00
do do	H. Thompson	7	1	3 do du do	11 25
Cahore et Crysler	G. S. Johnstone.	4	3	12 do	62 00
Calabogie et High Falls	T. Dillon	7	1	12 do	45 31
Calabogie et station de ch. de fer	D. Dillon	$\frac{1}{4}$	12	12 do	92 84
Caldwell et Glengyle	R. Horner	1	6	12 do	50 00
Caldwell's Mills et stat. de ch. de fer	W. Reid	$\frac{3}{4}$	6	6 do (au 30 sept. '91)	20 00
do do	M. McDonald	$\frac{3}{4}$	12	6 do du do	25 00
Caledonia Springs et L'Orignal	I. Lalonde	9	3	12 do	155 00
do do	do	9	2	Saison 1891	63 00
Calumet et Saint-Rémi d'Amherst	L. Champagne	39	1	12 mois	280 00
Calumet Island et Campbell's Bay	J. E. Cahill	$1\frac{1}{2}$	13	12 do	93 32
Calumet Island et Dunraven	C. Barsalon	5	3	12 do	78 00
Campbell's Bay et stat. de ch. de fer	P. McNally	40 vgs.	6	12 do	10 00
Cantley et Kirk's Ferry	M. Reid	3	3	12 do	90 00
Cantley et Lucerne	R. Blackburn	19	1	12 do	125 00
Cantley et Wilson's Corners	H. Wilson	5	1	3 do (du 1er janv. '92)	7 50
Cardinal et Hyndman	J. Hyndman	13	3	12 do	222 47
Cardinal et station de ch. de fer	W. Stitt	1	21	12 do	109 80
Carleton Place et station de ch. de fer	P. P. Salter	$\frac{3}{4}$	42	12 do	408 20
Carleton Place et Scotch Corners	D. Sinclair	7	1	9 do (au 31 déc. '91)	30 00
do do	do	7	2	3 do du do	16 25
Carp et Elm	W. Falls	3	3	12 do	75 00
Carsonby et North Gower	A. Eastman	$3\frac{1}{2}$	3	12 do	75 00
Carswell et station de chemin de fer	D. Carswell	3	2	12 do	53 00
Cashion's Glen et Cornwall	J. J. Cashion	15	3	12 do	283 32
Casselman et Crysler	A. Goulet	11	6	12 do	245 00
Casselman et station de ch. de fer	R. McLeod	$\frac{1}{2}$	12	12 do	34 00
Castleford Station et stat. de ch. de f.	J. B. Dickson	200 vgs.	12	12 do	10 00
Castleford et station de ch. de fer	J. Warnock	$2\frac{1}{4}$	6	6 do (du 1er oct. '91)	100 00
Cawood et Danford Lake	G. Tannar	9	1	12 do	52 00
Cedar Hill et Pakenham	S. Connery	$5\frac{1}{2}$	3	12 do	95 49
Chalk River et station de ch. de fer.	T. Field	$2\frac{1}{6}$	12	3 do (au 30 juin '91)	25 00
do do	do	$2\frac{1}{6}$	12	9 do du do	150 00
Chapeau et Fort Coulonge	J. G. Poupore	21	3	12 do	345 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Chard et Pendleton	W. J. Brown	4	2	12 mois	58 00
Charteris et North Clarendon	J. Ralph	3	3	12 do	40 00
Chelsea et Old Chelsea	G. Edmonds	1¼	6	12 do	60 00
Chelsea et Ottawa	R. Hastey	9	6	12 do	200 00
Cheneville et Duhamel	F. D. Larose	13	1	12 do	52 00
Cheneville et Namur	J. Binda	9	3	3 do (au 30 juin '91)	32 50
do	N. Massie	9	3	9 do du do	75 00
Cheneville et Papineauville Station	H. N. Raby	23	6	12 do	230 00
Chesterville et Connaught	J. Jordan	5	2	12 do	90 00
Chesterville et Morewood	H. Dillabough	8	6	12 do	142 00
Chesterville et Morrisburg	J. S. Marselis	18½	6	12 do	550 00
Chesterville et station de ch. de fer	F. A. Durant	¼	12	11 do (au 29 fév. '92)	82 50
do do	J. G. Gillespie	¼	12	1 do du do	7 50
Chichester, Pembroke et Fort William	A. S. Maloney	11 et 11	6 et 3	2 do (au 31 mai 91)	83 17
Christy's Lake et Elliott	W. G. Palmer	3½	1	6 do (du 1er oct. '91)	12 50
Chute aux Iroquois et L'Annonciation	P. Marinier	16	1	11 do (au 29 fév. '92)	68 75
do do	J. B. Berthiaume	16	1	1 do du do	6 25
Chute aux Iroquois et Saint-Jovite	P. Marinier	20	2	11 do (au 29 fév. '92)	165 00
do do	J. B. Berthiaume	20	2	1 do du do	15 00
Clarence Creek et Le Lac	S. Ouellette	5	2	12 do	57 50
Clarence Creek et station de chemin de fer de Thurso	F. Laflamme	8	6	12 do	225 00
Clayton et Halpenny	I. Halpenny	5	1	12 do	30 00
Clayton et Rosetta	G. McFarlane	6	2	12 do	100 00
Clayton et Tatlock	P. Guthrie	14	3	12 do	168 00
Clontarf et Foymount	H. R. McDonald	8	3	12 do	156 00
Cobden et station de ch. de fer	J. Ross	¼	12	12 do	100 00
Cobden et Westmeath	G. Pettycrew, aî.	20	6	3 do (au 30 juin '91)	125 00
do do	J. Cardiff	20	6	9 do du do	375 00
Collfield et station de chemin de fer	M. Hughes	1	6	12 do	50 00
Combermere et Eganville	M. Furlong	35	6	3 do (au 30 juin '91)	75 00
do do	P. Furlong	35	6	9 do du do	1,050 00
Cornwall et station de ch. de fer	J. Barlow	1	1	12 do	20 00
Cornwall et St. Andrew's West	J. Rivier	7	3	3 do (au 30 juin '91)	48 70
do do	J. W. Graham	7	3	9 do du do	135 05
Cornwall et boîtes aux lettres	D. McCracken	1⅔	12	12 do	282 60
do do	A. McGillis	1⅓	12	12 do	282 60
Cornwall et Tayside	D. J. Rivier	24	3	12 do	345 00
Cornwall Centre et Milleroches	W. M. Myers	2½	3	12 do	68 00
Crysler et Wales	S. E. Onderkirk.	23	6	12 do	499 00
Cullton et Douglas	P. Cull	4	2	12 do	26 00
Cumberland et station de ch. de fer	J. Winsor	2¼	12	12 do	150 00
Curry Hill et rivière Beaudette	M. C. Curry	5	3	12 do	100 00
Cushing et Little Rideau	J. Little	4½	6	12 do	170 00
Dacre et Esmonde	P. Curry	6	2	12 do	60 00
Dacre et Griffith	C. Holmes	20	2	12 do	200 00
Dacre et Renfrew	D. Brownlee	22	3	12 do	375 00
Dalkeith et Glen Robertson	M. Robinson	8	6	12 do	196 00
Danford Lake et Kazubazua	H. Heeney	9	3	12 do	135 00
Danford Lake et Otter Lake	do	19	1	12 do	127 00
Daniston et Orleans	L. Proulx	3	3	16 jours (du 16 mars '92)	1 36
Davis Mills et Pembroke	R. Davis	8	1	12 mois	45 00
Deux-Rivières et stat. de ch. de fer	T. Leggé	¼	12	12 do	100 00
Diamond et Kinburn	D. McMillan	4	3	12 do	80 00
Dickinson et traverse de ch. de fer	L. E. Wood	3	3	6 do (au 30 sept. '91)	35 00
Dirleton et Fitzroy Harbour	J. Drummond, aî.	7½	2	12 do	60 00
Dixon's Corners et Dundela	J. E. Tuttle	4	3	12 do	75 00
Dixon's Corners et Pleasant Valley	G. Gilmer	10¼	3	12 do	134 00
Dominionville et Morrisonville	R. Morrison	2½	2	12 do	45 00
Douglas et Burgess' Corners	J. Billedo	5	6	12 do	140 00
Douglas et Grattan	M. B. McFarlane	7	2	12 do	70 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Doyle et Sheenboro'	J. Bush	12	1	3 mois (au 30 juin '91)	17 50
do do	M. Doyle	12	1	9 do du do	44 62
Duclos et East Aldfield	C. V. Casault	6	1	12 do	35 00
Duclos et Wakefield	S. F. Gatignol	15	2	12 do	95 00
Dunbar et Grantley	J. C. Munro	5	3	12 do	70 00
Dunmore et Spence's Corners	L. McIntomney.	3	3	3 do (au 30 juin '91)	15 00
do do	D. J. McLeod	3	3	9 do du do	60 00
Dunrobin et South March	P. Orchard	18 a. r.	3	12 do	150 00
Dunrobin et Woodlawn	W. H. Wilson	4	3	12 do	80 00
Eardley et station de chemin de fer.	W. H. McLean	¾	6	12 do	78 00
Eastman's Springs et sta. de ch. de f.	R. J. Kyle	½	12	9 do (au 31 déc. '91)	30 42
do do	X. Brousseau	½	12	3 do du do	13 75
East Templeton et Perkins	C. Robitaille	9	2	12 do	100 00
East Templeton et stat. de ch. de fer	P. Devost	1	12	6 do (au 30 sept. '91)	55 00
do do	D. W. McLaurin	1	12	6 do du do	65 00
Eauclaire et station de chem. de fer.	W. Mackey	¼	6	12 do	40 00
Eganville et stat. de ch. de f. Cobden.	N. O'Shaughnessy	18	12	10 do 25 jours (au 25 fév. '92)	0 91
do do	J. C. Pilatzke	18	12	1 do 4 jours (du 25 fév. '92)	28 85
Eganville et Golden Lake	S. Sunstrum, sen.	15	2	12 do	180 00
Eganville et Pembroke	M. J. McCann	26	3	12 do	324 00
Eganville et Perrault	T. Power	6½	1	6 do (du 1er oct. '91)	25 00
Elliott et Manion	J. DeWitt	7	2	12 do	50 00
Elmside et Bristol Mines	R. Campbell	3	3	12 do	75 00
Elmside et station de chemin de fer.	do	3½	6	12 do	125 00
Emmett et Wilno	J. O'Grady	5	1	12 do	50 00
Fairfield East et stat. de ch. de fer.	A. C. Johns	1/16	3	12 do	31 20
Farran's Point et Osnabruck Centre, etc	G. Kerr	6 et ⅓	12 et 6	12 do	314 00
Farrelton et Stagsburn	A. McDonald	6	1	12 do	40 00
Felton et Russell	C. York	4	2	12 do	50 00
Fenaghvale et St-Amour	M. Poirier	2½	2	12 do	27 51
Ferguson's Falls et Perth	J. Foy	18½	6	12 do	365 67
Flower Station et stat. de ch. de fer.	S. M. Lyon	1/16	12	12 do	15 00
Fort Coulonge et stat. de ch. de fer	J. G. Bryson	⅓	6	12 do	70 00
Fort William et Pembroke	J. Jewell	22	6	10 do (du 1er juin '91)	473 33
Fournier et Routhier	J. O. Poirier	6	6	12 do	189 00
Franktown et station de ch. de fer.	J. Edwards	1¼	12	12 do	150 00
Galbraith et Middleville	R. J. Penman	6½	2	12 do	52 00
Glengyle et station de chemin de fer.	G. Morrison	50 vgs.	6	6 do (au 30 sept. '91)	5 00
do do	do	50 vgs.	12	6 do du do	10 00
Glenmore et Maitland	E. Coville	9	3	12 do	145 00
Glen Robertson et North Lancaster.	M. Besner	25 a. r.	6	12 do	300 00
Glen Robertson et stat. de ch. de fer.	M. Robinson	⅛	24	9 do (au 31 déc. '91)	45 00
do do	D. McDonald	⅛	24	3 do du do	25 00
Glen Robertson et Sainte-Anne de Prescott	J. Laframboise	7	6	12 do	125 00
Glen Roy et Munro's Mills	M. Munroe	4	3	12 do	88 61
Glen Smail et Spencerville	E. Ellis, jun	3	2	12 do	50 00
Goldfield et South Finch	M. McLean	2½	3	12 do	56 25
Goodstown et Richmond	T. H. Mills	3	2	12 do	40 00
Greenfield et station de ch. de fer	A. McDougall	1	24	12 do	125 00
Greer Mount et Thorne Centre	G. McDowell	6	3	3 do (au 30 juin '91)	19 50
do do	F. Maxwell	6	3	9 do du do	56 25
Griffith et Metawatchan	J. McGregor	13	1	12 do	67 60
Groveton et Spencerville	J. McAuley	3	2	12 do	48 00
Hallville et Kemptville	J. Dickinson	13	3	12 do	235 00
Halverson et Martin's Lake	J. C. Martin	5	1	12 do	40 00
Halverson et Masham Mills	J. Moore	11	2	12 do	100 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Hathaway et station de chemin de fer.	W. Cosgrove....	1½	6	12 mois	55 00
Hazledean et Stittsville.....	A. Abbott.....	3½	3	12 do	75 00
Henry et L'Orignal....	S. Buchan.... ..	4½	3	12 do	76 00
Heyworth et station de chemin de fer.	H. McVeigh....	2	6	6 do (au 30 sept. '91)..	40 00
do do	M. McVeigh....	2	6	6 do du do	40 00
High Rock et Notre-Dame du Laus..	J. Vincent.....	31½	1	9 do (au 31 déc. '91)..	203 67
do do	D. McMillan ...	31½	1	3 do du do ..	42 50
High Rock et Poltimore	J. Robinson ...	6	3é. 2h.	12 do	70 00
Holland's Mills et Chalifoux Point..	G. Gowan	2½	3	12 do	65 00
Hopetown et Lanark.....	W. Maguay. ..	7	3	12 do	75 00
Hopetown et White.....	R. Jordan	12	1	12 do	55 00
Hull et Ottawa.....	J. Goodman ...	2	12	12 do	251 20
Hull, Ottawa et station de ch. de fer.	H. Dupuis.....	1 et 2	30et18	12 do (au 30 juin '92)..	532 06
Hull et boîtes aux lettres.....	M. LeBlanc	3½	12	12 do	144 51
Hurtubise et Casselman Station....	E. N. Hurtubise	2	12	12 do	30 00
Inkerman et Iroquois..... ...	J. H. McKnight	23et 17	6	12 do	324 00
Irena et Rowena.....	T. S. Carter .. .	3	3	9 do (au 31 déc. '91)..	60 00
do do	J. R. Smyth....	3	3	3 do du do ..	17 00
Jockvale et Ottawa.....	J. Clothier.....	15	3	12 do	216 38
Joynt et North Wakefield	R. Joynt.....	12½	3é. 2h.	12 do	231 25
Kazubazua et Lake St. Mary.....	B. Emond.....	5	2	12 do	88 00
Kazubazua et Venosta.	J. McCaffrey ...	7	1	12 do	51 50
Kemptville et Merrickville.....	C. W. Putnam..	19½	6	12 do	572 92
Kemptville et Millar's Corners.....	A. W. Tomkins.	11	3	12 do	173 00
Kemptville et North Rideau	A. W. Powell...	5½	2	12 do	60 00
Kemptville et station de ch. de fer..	W. Dickinson...	1	18	12 do	273 18
Kenmore et North Branch	P. A. Harrison .	4	6	12 do	75 00
Killaloe et Ruby.....	J. Rankins	7	2	12 do	90 00
Kilmarnock et Smith's Falls.....	W. G. Halliday.	8½	2	12 do	105 00
Klock's Mills et station de ch. de fer.	J. B. Klock.....	⅞	12	12 do	10 00
Lac Rond et Namur...	B. Corbeil.....	7	1	12 do	40 00
Lake Talon et station de ch. de fer..	F. McDonald...	100 vgs.	6	12 do	30 00
Lake Temiscamingue et Mattawa...	E. I. Smith.....	140	1	12 do	1,382 97
Lalonde et Plantaganet.....	W. A. McKay..	5	1	12 do	35 00
Lammermoor et Watson's Corners..	W. R. Gibson..	7	1	12 do	45 00
Lanark et Middleville..... ...	C. G. Jackson ..	7	6	12 do	170 00
Lanark et Perth.....	R. Hogan.... ..	12	6	12 do	64 00
Lanark et Watson's Corners.....	J. McFarlane...	7	3	12 do	90 00
Lancaster et Martintown.....	J. Ross.....	12	6	12 do	290 00
Lancaster et South Lancaster	W. Gillespie....	1	12	12 do	125 00
L'Annonciation et Nominique.....	V. Martineau...	12	1	12 do	80 00
Lavant et Watson's Corners.....	A. Browning...	13	2	12 do	100 00
Lemieux et South Casselman.....	D. McCormick..	6½	3	12 do	100 00
Letter Kenny et Rockingham	J. Gallagher....	6	1	12 do	46 00
Lime Bank et Manotick Station....	F. Hardy.....	3½	3	12 do	80 00
Loch Garry, Maxville et station de chemin de fer	A. J. Kennedy..	11 et ¼	6	12 do	494 00
Loch Winnoch et station de ch. de fer	R. Storie	1½	3	12 do	90 00
L'Orignal et Calumet Station.....	J. Lee...	3	6	12 do	313 00
Low et Maniwaki.....	W. Brooks.....	54	3	12 do	1,700 00
Low, Maniwaki et North Wakefield.....	do	54 et11	3 et 6	12 do	1,900 00
Luskville et station de chemin de fer.	F. Desbiens.....	2	6	6 do (au 30 sept. '91).	25 00
do do	E. Desbiens ...	2	6	6 do du do ..	32 50
McDonald's Corners et McLaren's Depot	S. Burns.....	11	6	12 do	239 00
McMillan's Corners et Strathmore	D. McIntosh....	4	3	8 do (du 1er août '91).	37 76
Maberly et station de chemin de fer.	J. Morrow.....	1¾	6	12 do	80 00
Mackie's Station et stat. de ch. de fer.	J. Dunlap.....	⅛	12	12 do	53 44

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Malakoff et North Gower	A. Johnston	4	3	12 mois	75 00
Maniwaki et Montcerf	P. Paradis	15	1	12 do	95 00
Maniwaki et River Joseph	T. White	8	1	12 do	54 00
Maniwaki et Saint-Boniface	C. Gauthier	7	1	12 do	60 00
Manotick et station de ch.de fer	T. McCorkill	3½	6	2 do (au 31 mai '91)	10 40
do do	W. H. Brouse	3½	6	7 do (au 31 déc. '91)	36 80
do do	B. McCarnen	3½	6	3 do du do	15 60
Maryland et station de ch.de fer	M. I. Bell	40 pds.	6 et 12	12 do	10 00
Masham Mills et Wakefield	P. Bertrand	7	1	12 do	50 00
Mattawa et station de ch. de fer	E. J. Smith	1	12	12 do	200 96
Maxville et station de ch. de fer	D. A. McArthur	¼	18	12 do	75 00
Maxville et Riceville	W. H. Metcalfe	17½	6	12 do	447 00
Merrickville et station de ch. de fer Irish Creek	D. Crozier	9	6	12 do	300 00
Merrickville et station de ch. de fer	M. Fitzgerald	½	12	12 do	85 00
Metcalfe et Ottawa	R. L. Hornidge	21	6	12 do (et arrérages)	720 00
Monckland et Strathmore	D. McIntosh	3	3	4 do (au 31 juill. '91)	13 33
Montebello et station de ch. de fer	F. X. Major	¼	12	12 do	40 00
Montebello et Saint-Amédée	E. McCluskey	6	2	12 do	75 00
Montpellier et Ripon	L. Montpellier	7	1	12 do	50 00
Moose Creek et Moulinette	S. Flanigan	20	6	12 do	495 00
Moose Creek et station de ch. de fer	T. Dorey	½	12	12 do	50 00
Morehead et station de ch. de fer	W. Clarke	1	6	12 do	10 00
Morewood et station de ch. de fer	J. Cochrane	18	6	6 do (au 30 sept. '91)	199 00
do do	do	20	6	6 do du do	234 00
Morrisburg et Waddington, E.-U.	W. J. Murphy	3	6	6 do (au 30 sept. '91)	25 00
do do	do	3	6	6 do du do	37 50
Morrisburg et Winchester	J. S. Ross	17	6	12 do	450 00
Moulinette et Milleroches Station	S. Forsyth	1	12	12 do	120 00
Mountain et Vancamp	R. Shaver	3	6	12 do	109 20
Mount Sherwood et Ottawa	A. Ardley	3	6	22 jours (au 22 avril '91)	18 13
Mud Creek et Smith's Falls	W. Sheridan	6	2	12 mois	80 00
New-Edinburgh, Ottawa et boîtes aux lettres	J. W. Proctor	1¼ et ⅗	18	12 do	160 00
Nipissing Junction et stat. de c.de f.	M. H. Ritchie	1½ et 1/16	6 et 12	12 do	125 12
North Augusta et Bellamy's St'n	W. Pear	4½	6	12 do	192 69
North Bay et stations de ch. de fer	W. McDonald	⅛	6, 12, 3	12 do	160 00
Northcote et Renfrew	J. Vaughan	14	2	6 do (au 30 sept. '91)	65 00
do do	J. McConnell	14	2	6 do du do	59 00
North Gower et st'n ch.de f.Osgoode	A. Haggins	8	6	12 do	198 00
North Gower et Reeve Craig	T. Salter	3	1	12 do	25 00
North Nation Mills et st'n ch.de fer	D. Landriau	3½	6	12 do	175 00
North Onslow et O'Connell	J. Murphy	7	2	12 do	80 00
North Onslow et Quyon	W. Richardson	7	3	12 do	100 00
North Valley et Osnabruck Centre	M. Dunbar	4	3	12 do	70 00
North Wakefield et Ottawa	R. Hastey	26	6	12 do	500 00
North Williamsburg et Strader's Hill	W. C. Strader	5	1	12 do	26 00
Nosbousing et station de ch. de fer	M. Cahill	1	6	12 do	100 00
Notre-Dame du Laus et St-Gérard de Montarville	P. Filiatrault	37	1	12 do	180 00
Oliver's Ferry et station de ch. de f.	W. McCue	5½	6	12 do	240 00
Oliver's Ferry et Rideau Centre	A. Smith	1⅜	6é. 1h.	12 do	35 00
Orleans et Ottawa	L. Proulx	11¼	6	12 do	275 00
Osceola et Stafford	D. Childerhose	8	3	12 do	140 00
Osgoode Station et stat. de ch. de f.	J. Buckels	40 vgs.	6	12 do	15 00
Ottawa et terrain de l'Exposition	W. Darcey	.....	.....	25 voyages	10 00
Ottawa et ferme expérimentale	A. Ardley	3	12	11 mois 8 jours (du 23 avril '91)	446 29
Ottawa et Ottawa East	C. M. Garrow	1¾	6	9 mois (au 31 déc. '91)	60 00
do do	A. Pettipiece	1¾	6	3 do du do	17 25
Ottawa et département des postes	E. Batterton	1/16	18	12 do (au 30 juin '92)	592 80

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Ottawa et stations de ch. de fer	P. McKenna	1	T. q.r.	12 mois (au 30 juin '92)	3,750 84
Ottawa et Ramsay's Corners	R. Ramsay	7½	3	12 do	175 00
Ottawa et Richmond	H. Reilly	20	6	12 do	725 00
Ottawa et quai	P. McKenna	¾	12	Saison 1891	60 00
Ottawa—Service de facteurs	Ottawa City Pas. Ry. Co.	.....	.....	1,250 billets	50 00
do do	Ottawa E. S. Ry. Co	.....	.....	240 do	10 00
do do	do	.....	..	1 mois 20 jours (du 10 fév. '92)	84 07
Otter Lake et Shawville	C. R. Morrison	24	3	12 do	275 00
Otter Lake et Thornby	J. Hill	7	2	12 do	87 00
Oxford Station et station de ch.de f.	W. Black	¼	3	12 do	32 00
Pakenham et Panmure	G. McClinton	20	6	12 do	279 00
Pakenham et station de ch. de fer	D. Shaw	¼	18	12 do	188 40
Palmer Rapids et Rockingham	G. Jeffry	8	1	1 do 15 j. (au 15 mai '91)	10 35
Palmer Rapids et Wingle	J. Wingle	6	1	1 do do	5 56
Pembroke et station de ch. de fer	M. Belaire	¼	24	12 do	400 00
Pembroke et Ryan's Mills	C. Ryan	11	1	4 do (du 1er déc. '91).	21 00
Pendleton et station de ch. de fer	H. Roy	17	6	12 do	500 00
Perreton et ch. de traverse du gouv.	L. Matheson	4½	6	12 do	124 52
Perth et Playfair	G. C. Mills	14	6	12 do	400 00
Perth et station de ch. de fer	J. Allan	½	29	12 do	273 06
Perth et Stanleyville	P. McParland	9½	4	12 do	170 00
Perth et Tennyson	W. Devlin	10	1	6 do (au 30 sept. '91).	42 00
do do	J. Lambert	10	1	6 do du do	35 00
Petawawa et station de ch de fer	S. Devine	1½	3	12 do	90 00
Point Alexander et stat.de ch.de fer	T. McAnulty	6	3	12 do	100 00
Pointe Gatinèau et Quinnville	M. J. Gahagan	6½	1	12 do	40 00
Pointe Gatineau et stat.de ch.de fer.	T. Gagnon	1½	12	6 do (au 30 sept. '91).	60 00
do do	M. Foley	1½	12	6 do du do	57 00
Portage du Fort et stat. de ch.de fer	D. M. Rattray	7	18	12 do	312 00
Portage du Fort et Ross	D. McLaren	3	3	12 do	70 00
Prescott et Ogdensburg, E.-U.	C. Plumb, aîné.	2	18	12 do	578 25
Prescott et station de ch. de fer	E. Leslie	½	18	12 do	141 30
Prescott et boîtes aux lettres	J. Dowsley	2	18	12 do	144 00
Prescott et Throoptown	P. Bulger	16	2	12 do	99 49
Quyon et station de ch. de fer	W. Richardson	1	6	6 do (au 30 sept. '91).	37 50
do do	do	1	12	6 do du do	50 00
Radford et Shawville	J. A. Armstrong	3	3	12 do	61 25
Rapides des Joachims et Mackie's Station	J. Dunlap	8	3	12 do	180 00
Rapides des Joachims et Rowanton	A. McDougall	20	3	6 do (au 30 sept. '91).	175 00
do do do	H. R. Downey	20	3	6 do du do	175 00
Renfrew et st.de ch. de fer. (C.C.P.)	D. Brownlee	¼	24	12 do	314 00
Renfrew et st.de ch.de fer. (K.et P.)	J. Rousselle	¼	12	12 do	62 60
Richmond-Ouest et Stapledon	T. H. Stapledon	3½	3	12 do	40 00
Rigaud et Saint-Eugène	F. Jarry	9	6	12 do	392 50
Ripon et station de Thurso	G. Dalaire	18	6	12 do	400 00
Rockingham et Wingle	J. Wingle	14	2	10 do 16 jours (du 16 mai '91)	118 20
Rockland et station de ch. de fer	A. Campbell	2⅜	6	12 do	198 93
Rockliffe et station de ch.de fer	W. H. McIntyre	50 vgs.	12	12 do	20 00
Russell et trav. ch. de fer Bearbrook	R. Young	8	6	6 do (du 1er oct. '91)	112 50
Russell et station d'Osgoode	P. Levia	21½	6	12 do	480 00
Russell et station de chemin de fer de South Indian	R. Young	10	6	6 do (au 30 sept. '91).	112 50
St-Eugène et Vankleek Hill	X. Proulx	10	6	12 do	290 00
Sand Point et station de ch. de fer	E. DeRenzy	1/16	12	9 do (au 31 déc. '91).	78 70
do do	J. R. McDonald	1/16	12	3 do du do	27 30
Sandringham et Tayside	A. Fraser	1¾	3	10 do (du 1er juin '91)	29 17

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale d'Ottawa, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Shamrock et Whelan	S. Whelan	7	2	12 mois	50 00
Shawville et station de ch. de fer	W. McGuire	½	12	12 do	75 00
Sheedy et sta. de ch. de fer d'Ashdad	M. Sheedy	9¾	3	12 do	154 00
Skye et sta. de ch. de f. de Greenfield	H. McLean	8	6	12 do	245 00
Smith Falls et station de ch. de fer.	H. Carley	½	12et24	12 do	400 00
Snake River et station de ch. de fer.	G. Douglas	4	3	12 do (et arrérages)	113 67
South Casselman et sta. de ch. de f.	A. Lalonde	1	6	12 do	40 00
South Indian et station de ch. de fer	J. K. Meredith	⅛	12	12 do	50 00
South March et station de ch. de fer	P. Orchard	15½	6	12 do	400 00
Spencerville et station de ch. de fer.	A. Carmichael	1½	6	12 do	77 50
Stittsville et station de ch. de fer	S. Mann	120 vgs.	6	12 do	21 98
Summerstown et Summerstown station	A. Cameron	3	6	12 do	96 00
Summerstown Station et station de chemin de fer	J. A. Cameron	200 vgs.	12	12 do	50 24
The Brook et station de chemin de fer de South Indian	A. Lefebvre	10	6	12 do	200 00
Toyes Hill et Winchester Springs	J. B. McQuigg	3	3	12 do	60 00
Vankleek Hill et sta. de ch. de fer	W. Lawlor	12	6	12 do	628 00
Vars et traverse de chemin de fer	J. M. Bell	¼	12	6 do (au 30 sept. '91)	15 00
do do	R. Armstrong	¼	6	6 do du do	10 00
Ventnor et station de chemin de fer	E. J. Gilroy	5½	6	6 do (au 30 sept. '91)	65 00
do do	W. Cook	5½	6	6 do du do	45 00
Vinton et station de chemin de fer	W. Gilchrist	1	6	12 do	95 50
Wales et station de chemin de fer	W. Alguire	1/16	12	12 do	80 00
Waller et Harney's Crossing	P. Harney	1½	2	12 do	30 00
Warnock et station de chemin de fer	J. Warnock	2¼	6	6 do (au 30 sept. '91)	100 00
Wemyss et station de chemin de fer	R. Ritchie	⅛	6	12 do	15 00
Wendover et station de ch. de fer	J. B. Malette, sen	3	6	12 do	170 00
Winchester et s. de c. de f. d'Osgoode	A. Campbell	22	6	12 do	649 92
Winchester et station de ch. de fer	A. Kendrick	1	12	12 do	75 00
Wylie et station de chemin de fer	J. Lyons	2¼	3	12 do	77 50
				Total	$64,487 95

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

12—6½

DIVISION POSTALE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Albany et station de chemin de fer..	H. Terrell.....	1/16	12	12 mois	31 28
Albany et Victoria	G. Francis	10	6	12 do	215 00
Alberton et Kildare.....	R. Tuplin	10	2	9 do (au 31 déc. '91)..	45 00
do do	W. Clark.....	10	2	3 do du do ..	15 60
Alberton et Lot 6.....	W. Hardy.....	6	2	12 do	50 50
Alberton et station de chemin de fer	T. Keefe.....	1/4	12	9 do (au 31 déc. '91..).	45 00
do do	R. Tuplin.....	1/4	12	3 do du do ..	15 65
Alma et station de chemin de fer...	J. Mountain....	1/8	2	12 do	22 10
Appin Road et Bonshaw.....	J. McCaulder...	4	2	12 do	41 00
Argyle Shore et Bonshaw.....	A. Morrow	3	2	6 do (au 30 sept. '91)..	15 00
do do	N. H. McNevin.	3	2	6 do du do ..	12 50
Armadale et station de ch. de fer...	H. A. McPhee..	1/8	3	12 do	20 00
Auburn et Pownal.....	W. J. Carver...	10¾	2	12 do	113 80
Augustine Cove et l'hôtel Lansdowne.....	D. Howatt.....	3	3	12 do	77 00
Baldwin's Road et Perth Station....	J. A. Moar.....	1½	3	12 do	20 80
Bangor et Morel Station.....	J. McGregor....	4	2	12 do	43 00
Bay Fortune et Souris, East.....	J. McKie.....	10½	3	9 do (au 31 déc. '91)..	99 00
do do	J. Leslie.....	10½	3	3 do du do .	28 47
Beach Point et Montague Bridge...	J. Kennedy.....	22	3	12 do	346 00
Bear River et Clear Spring.....	C. McDonald...	8	3	6 do (au 30 sept. '91)..	60 00
do do	A. Gillies.....	8	3	6 do du do ..	52 00
Bear River et station de ch. de fer..	D. Costello.....	1/4	3	12 do	17 94
Bedeque et Lansdowne Hotel.....	S. W. Newsom..	8	3	12 do	105 00
Bedeque et Sea Cow Head	W. A. Noonan..	4½	2	12 do	46 80
Bedeque et Summerside.....	P. McLeod.....	9½	6	12 do	255 00
Belfast et Charlottetown.....	G. O'Neill.....	24	6	6 do (au 30 sept. 91)...	475 00
do do	J. J. Vishey....	24	6	6 do du do ..	365 00
Belfast et Garfield.....	A. A. Martin...	3	2	12 do	30 00
Belfast et High Bank.....	E. W. Martin...	22½	3	6 do (au 30 sept. 91)...	198 66
do do	M. Martin.....	22½	3	6 do du do ..	200 00
Belfast et Point Prim.....	do	6½	2	12 do	50 24
Bloomfield et station de ch. de fer..	J. O'Halloran...	2	3	9 do (au 31 déc. '91)...	41 25
do do	J. W. Smith....	2	3	3 do du do ..	11 00
Bloomfield Station et st. de ch. de f.	F. Peters.....	1/4	6	12 do	25 00
Blooming Point et Tracadie Cross..	J. McDonald...	4½	2	12 do	52 00
Bonshaw et Nine Mile Creek.....	N. H. McNevin.	12	2	12 do	69 00
Breadalbane et New-London... ...	G. W. Bell	12	6	9 do (au 31 déc. '91)..	298 50
do do	M. Reid.....	12	6	3 do du do ..	89 50
Breadalbane et station de ch. de fer	M. Matheson...	1/16	12	12 do (et voyages sup.).	65 66
Breadalbane et South Granville	do ...	3½	2	7 do (du 1er sept. '91).	21 00
Brooklyn et Glen Martin.....	F. A. McPherson	2	2	5 do (du 1er nov. '91).	8 75
Caledonia et Iris.....	A. Beaton.....	3	2	12 do	32 00
Caledonia et Orwell.....	J. N. McLeod..	10½	2	12 do	120 20
Caledonia et Rona.....	J. McLeod.....	4	2	6 do (au 30 sept. 91)..	16 00
do do	J. McQueen	3	2	6 do du do ..	13 50
Cape Egmont et Fifteen Point.....	L. D. Gallant...	5	2	12 do	44 20
Cape Traverse, abri des bateaux et et terminus du chemin de fer.....	J. A. Strang....	1/16	T.q.r.	Voyages spéciaux.....	34 50
Cap Traverse et Summerside	do	15	T.q.r.	do	81 60
Cap Wolfe et Lot 4...	J. J. Fish	6	2	12 mois	62 75
Cardigan Bridge et Corraville	J. Sigsworth...	6	2	12 do	52 00
Cardigan Bridge et Head of Cardigan..	M. McAulay ...	4	2	12 do	41 60
Cardigan Bridge et Lot 56.....	J. McDonald...	13¾	3	3 do (au 30 juin '91)..	42 50
do do	J. E. Macdonald	13¾	3	9 do du do ..	127 50
Cardigan Bridge et Mitchell River..	H. McPhee.....	3	2	12 do	40 00
Cardigan Bridge et st. de ch. de fer.	J. McVean.....	1/8	12	12 do	40 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Ile du Prince-Edouard, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Cavendish et Hunter's River	J. Crew	32½ a. r.	3	9 mois (au 31 déc. '91)	122 25
do do	W. Jewell	32½ a. r.	3	3 do du do	56 50
Charlottetown et Marshfield	W. Miller	4¾	6	6 do (du 1er oct. '91)	25 00
Charlottetown et station de ch. de fer	R. K. Brace	½	T.q.r.	9 do (au 31 déc. '91)	224 01
do do	J. W. Matheson.	½	do	3 do du do	60 66
Charlottetown et Rocky Point	J. Smith	2½	2	3 do (au 30 juin '91)	10 66
do do	D. Miller	2½	2	7 do 11 jours du 21 août 1891	30 57
Charlottetown et boîtes aux lettres	R. K. Brace	2	18	12 do	117 36
Charlottetown et Victoria	J. J. Vishey	21½	3	9 do (au 31 déc. '91)	210 00
do do	J. Ferguson	21½	3	3 do du do	70 00
Cherry Grove et New-Harmony	J. McDonald	2	2	7 do (du 1er sept. '91)	15 16
Cherry Valley et China Point	D. McGillivray	3½	2	12 do	40 00
China Point et Gallas Point	W. I. Young	2	2	12 do	30 00
Clermont et Kensington	A. Campbell	3	2	12 do	34 00
Clinton et New-London	G. McKay	2½	2	12 do	28 00
Clyde Station et station de ch. de fer	E. Crabbe	1/16	3	12 do	14 00
Coleman et station de ch. de fer	A. McKinnon	1/16	6	12 do	30 00
Commercial Road et Peter's Road	W. Johnston	2½	2	6 do (au 30 sept. '91)	15 00
do do	J. M. Johnston	2½	2	6 do du do	15 00
Covehead Road et Grande Tracadie	T. Kelly	5	2	6 do (au 30 sept. '91)	24 70
do do	C. Reardon	5	2	6 do du do	35 00
Crapaud et Upper Westmoreland	R. McVitie	2½	3	7 do (du 1er sept. '91)	20 41
Darlington et Kelly's Cross	J. Keegan	11	3	18 jours (au 18 avril '91)	5 89
do do	C. McKenna	11	3	11 mois 12 jours du do	103 11
Darlington et Princetown Road	D. L. McLeod	3	2	12 do	19 25
Darlington et station de ch. de fer	do	¾	6	12 do	37 50
Darlington et Rose Valley	do	8	3	12 do	96 75
Darnley et Kensington	J. Glover	12	3	9 do (au 31 déc. '91)	155 82
do do	T. W. Larkins	15	3	3 do du do	35 00
DeBlois Station et stat. de ch. de fer	C. Perry	¾	3	12 do	20 00
DeGros Marsh et Newport	M. McPhee	4½	1	12 do	25 00
Dromore et station de ch. de fer	J. McCabe	2	2	12 do	40 56
Dundas et Mount Hope	J. Dockendorff	6½	2	12 do	55 00
Dunedin et New-Haven	D. McPhee	1¼	3	2 do (du 1er fév. '92)	2 50
East Baltic et Red Point	D. McEachern	4	2	12 do	30 00
East Point et Souris East	J. Kennedy	15	2	12 do	140 00
Ebenezer et Wheatley River	A. McCallum	2½	2	12 do	32 00
Elliott's Mills et station de ch. de fer	R. Elliott	1/16	3	12 do	15 60
Elliotvale et Peake's Station	J. Edmonds	3½	2	12 do	27 00
Elmira et South Lake	L. McDonald	2	2	12 do	23 92
Elmsdale et station de ch. de fer	J. Adams	1/16	6	12 do	22 00
Emerald et Graham's Road	R. McDonald	7	3	9 do (au 31 déc. '91)	79 76
do do	J. Harding	7	3	3 do du do	22 50
Emerald et Kinkora	W. Clarke	16 a. r.	2	9 do (au 31 déc. '91)	56 25
Emerald et station de ch. de fer	F. P. Murphy	⅛	12	12 do	75 44
Emerald et Shamrock	P. Duffy	2½	2	3 do (au 30 juin '91)	6 00
Emerald et West Newton	W. Clarke	4	2	3 do do	16 25
Farmington et Head St. Peter's Bay	E. Power	5	2	9 do (au 31 déc. '91)	37 50
do do	S. Walsh	5	2	3 do du do	10 00
Farmington et Mansfield	P. Gornan	3½	2	12 do	22 00
Fifteen Point et Miscouche	J. N. DesRoches	9	2	9 do (au 31 déc. '91)	50 25
do do	S. McNeill	9	2	3 do du do	17 50
Fitzgerald Station et Lot 14	P. Cameron	5	3	3 do (du 1er janv. '92)	14 93
Fitzgerald Station et st. de ch. de fer	J. Lawlor	1/16	3	9 do (au 31 déc. '91)	3 75
do do	P. Cameron	1/16	6	3 do du do	6 56
Flat River et Selkirk Road	J. Callaghan	6½	2	12 do	40 00
Forest Hill et Head of St. Peter's Bay	R. Matheson	6	2	12 do	59 66
Fortune Cove et O'Leary Station	T. Hogan	7	1	12 do	32 48

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Ile du Prince-Edouard, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Frédéricton et station de ch. de fer.	J. Weeks	1/16	3	12 mois	19 00
Freetown et Lower Freetown	T. Taylor	2½	3	12 do	47 36
Freetown et station de ch. de fer	R. B. Auld	½	6	12 do	47 69
French Village et Mount Stewart	C. McIntyre	5	2	12 do	64 00
Georgetown et Murray Harbour, North	R. Thornton	30	3	12 do et voyages suppl.	271 70
Georgetown et Newport	P. McIntyre	2½	3	12 do	68 00
Georgetown et station de ch. de fer.	R. R. Jenkins	½	12	12 do	118 61
Georgetown et vapeur "Stanley"	do	½	T.q.r.	Voyages spéciaux	12 80
Glencorrodale et Priest Pond	J. McPhee	3½	2	12 mois	26 94
Glengarry et station de ch. de fer	P. Griffin	5½	1	12 do	25 00
Glen William et Murray River	M. M. McDonald	3½	2	12 do	28 00
Gowan Brae et Souris East	J. Mallard	3	2	12 do	30 00
Greenwich et Head St. Peter's Bay.	A. B. Hyndman.	3½	2	12 do	40 00
Harrington et Winsloe Road	R. Lawson	1½	2	6 do (au 30 sept. '91)	16 00
do do	A. Vissey	1½	2	3 do (au 31 déc. '91)	10 00
do do	P. Cook	1½	2	3 do du do	10 00
Head of Hillsboro' et Mount Stewart	D. D. Coffin	4½	2	12 do	50 70
Head St. Peter's Bay et Monticello.	J. McInnis	8½	2	6 do (au 30 sept. '91)	30 50
do do	A. D. Cummings	8½	2	6 do du do	30 00
Head St. Peter's Bay et st. de c. de fer	A. McAulay	¼	12	12 do	105 00
Heatherdale et Whim Road Cross	J. McDonald	1½	3	12 do	29 25
Higgins Road et Wellington Station	D. McNeill	13	3	12 do	147 00
Hopefield et Murray River	A. McPhee	4	2	12 do	40 00
Hunter's River et North Rustico	J. Crew	16	3	9 do (au 31 déc. '91)	109 50
do do	R. Stevenson	16	3	3 do du do	38 75
Hunter's River et stat. de ch. de fer.	P. McGrath	1/16	12	12 do et voyages suppl.	73 15
Inverness et station de ch. de fer	P. J. Kilbride	2½	2	12 do	51 17
Johnston's River et Southport	W. J. Brazil	12¼	2	12 do	75 00
Kensington et Park Corner	H. McLeod	16½	3	7 do (au 31 oct. '91)	95 66
do do	do	18½	3	5 do du do	85 00
Kensington et Princetown	J. Glover	7	3	6 do (du 1er oct. '91)	62 50
Kensington et station de ch. de fer.	G. Glover	⅙	12	12 do	74 01
Kildare Capes et Tignish	J. DesRoches	4	2	12 do	41 60
Kildare Station et station de ch. de f.	H. Gaudet	⅝	2	12 do	12 48
Kinkora et Middleton	J. L. McDonald	2	3	3 do (du 1er janv. '92)	13 00
Kinkora et station de ch. de fer	J. Farmer	¼	12	12 do	43 68
Kinross et Lyndale	A. Lamont	3	1	12 do	24 00
Kinross et Orwell	J. Murchison	1	3	12 do	55 00
Lansdowne Hotel et st. de ch. de fer	J. A. Strang	1/16	6	12 do	5 00
Launching et Newport	A. Morrison	8	2	12 do	65 00
Little Tignish et Tignish	J. J. Buote	4	2	12 do	25 00
Little York et Marshfield	R. Lawson	1½	2	6 do (au 30 sept. '91)	17 50
Little York et station de ch. de fer.	T. H. Lawson	1/16	12	12 do	51 20
Little York et Union Road	R. Lawson	24 a. r.	3	6 do (au 30 sept. '91)	106 00
do do	P. Cooke	24 a. r.	3	6 do du do	81 00
Lot 4 et Miminegash	J. Doyle	5	2	12 do	68 20
Lot 4 et station de chemin de fer	J. M. O'Halloran	4	6	9 do (au 31 déc. '91)	93 60
do do	H. Chappell	4	6	3 do du do	25 82
Lot 10 et station de chemin de fer	H. Ritchie	1½	2	12 do	26 00
Lot 11 et station de ch. de fer	T. Bulger	5¼	3	9 do (au 31 déc. '91)	43 50
do do	M. J. Kilbride	5¼	3	3 do du do	12 57
Lot 12 et station de ch. de fer	R. Hayes	2	12	12 do	93 90
Lot 14 et station de ch. de fer	G. Smith	5	3	9 do (au 31 déc. '91)	47 97
Lot 35 et station de ch. de fer	M. Lawler	1½	2	9 do do	24 96
do do	P. Lawler	1½	2	3 do du do	10 00
Lot 40 et station de ch. de fer	A. H. McEwen.	1	6	12 do	50 44

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Ile du Prince-Edouard, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Lot 56 et Sailor's Hope	F. McDonald	7	2	3 mois (au 30 juin '91)	17 37
do do	do	7	3	9 do du do	63 81
Marie Bridge et Milburn	T. Mullin	3½	2	9 do (au 31 déc. '91)	18 36
Marie Bridge et Morell Road	A. Webster	1	3	9 do (au 31 déc. '91)	11 25
Midgell et Morell Station	P. Long	5	3	9 do (au 31 déc. '91)	33 75
Milburn et Morell Station	T. Mullin	9	3	3 do (du 1er janv. '92)	18 00
Mill Cove et station de ch. de fer	B. Hughes	2	2	12 do	20 00
Mill River et stations de ch. de fer	F. Peters	½	2	12 do	15 00
Mill View et Vernon River Bridge	F. Storey	2	6	12 do	76 00
Milton Station et North Milton	W. McNeill	2	2	12 do	26 00
Milton Station et station de ch. de f.	do	⅛	3	12 do	31 00
Miscouche et station de ch. de fer	J. N. DesRoches	½	12	9 do (au 31 déc. '91)	27 00
do do	J.H. C. DesRoches	½	12	3 do du do	8 50
Miscouche et sud-ouest du lot 16	S. McNeill	9½	2	12 do	76 00
Montague Bridge et sta. de c. de fer	J. McNeill	5½	6	9 do (au 31 déc. '91)	243 75
do do	F.J. McCormack	5½	6	3 do du po	54 87
Montague Bridge et Valleyfield	W. McLeod	5	3	9 do (au 31 déc. '91)	70 29
do do	A. J. McLeod	5	3	3 do du do	17 35
Montague Bridge et Victoria Cross	J. Dewar	3	3	12 do	55 00
Montague Cross et Murray Harbour Road	J. MacLean	2½	3	12 do	26 40
Morell Rear et Morell Station	R. D. Sterns	4½	2	12 do	37 75
Morell Station et station de ch. de fer	M. Coffin	1/16	12	12 do	15 60
Mount Herbert et Southport	R. Wood	6½	2	12 do	50 00
Mount Pleasant et stat. de ch. de fer	H. N. Robinson	3½	2	9 do (au 31 déc. '91)	31 20
do do	F. Callaghan	3½	2	3 do du do	10 14
Mount Stewart et stat. de ch. de fer	H. McEachern	¼	12	12 do	23 75
Murray Harbour et White Sands	H. J. Brehaut	3	2	12 do	46 00
New-Acadia et station de ch. de fer.	P. Gallant	¼	2	12 do	10 00
New-Annan et Summerside	J. A. McDonald	.....	.....	Voyage spécial	3 00
New-Haven et Riverdale	D. McFadyen	3½	2	12 mois	36 00
Newton Cross et Orwell	D. Cody	2½	2	12 do	32 48
New-Wiltshire et stat. de ch. de fer.	C. Easter	¾	6	12 do	17 00
New-Zealand et stat. de ch. de fer	J. Cantwell	⅛	3	12 do	21 48
Northam et station de chemin de fer	H. J. Folland	1/16	6	12 do	25 00
North Lake et station de ch. de fer.	W. McLaren	24	3	12 do	226 00
North River et South Wiltshire	R. H. Simmons	4	3	12 do	50 00
O'Leary Station et stat. de ch. de fer	R. Ellis	1/16	6	12 do	15 64
O'Leary Station et West Cape	W. Ellis	9	2	12 do	83 48
Orwell et Orwell Cove	D. E. Clarke	2	3	6 do (au 30 sept. '91)	24 50
do do	N. M. Gillis	2	3	6 do du do	21 50
Palmer Road et stat. de ch. de fer	W. Kinch	3	2	12 do	35 00
Palmer Road et Waterford	do	4	2	12 do	20 00
Peake's Station et stat. de ch. de fer	J. F. McDonald.	1/16	3	12 do	15 60
Peake's Station et Ruskin	H. R. Mooney	6	2	12 do	57 48
Peake's Station et St. Patrick's Road	A. McDonald	3½	2	7 do (du 1er sept. '91).	21 23
Pisquid et station de chemin de fer.	A. McDonald	1½	2	9 do (au 31 déc. '91)	24 96
do do	J. A. McDonald	1½	2	3 do du do	9 00
Pisquid et Webster's Corners	P. McNally	6	3	12 do	52 00
Pisquid Road et Vernon River	E. O'Keeffe	3	2	4 do (au 31 juill. '91)	15 33
do do	do	3	2	6 do (du 1er oct. '91)	23 00
Piusville et station de ch. de fer	A. Wedge	2	2	12 do	32 75
Port-Hill et station de ch. de fer	L. Yeo	4	12	9 do (au 31 déc. '61)	140 85
do do	H. B. S. Birch	4	12	3 do du do	28 17
Pownall et Village Green	M. Jardine	3	2	9 do (du 1er juill. '91).	16 86
St. Andrews et station de ch. de fer	J. McDonald	⅛	3	12 do	25 00
St. Eleanors et Summerside	H. Mills	2½	6	9 do (au 31 déc. '91)	55 50
do do	T. Lyle	2½	6	3 do du do	17 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de l'Ile du Prince-Edouard, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
St. Teresa et station de ch. de fer...	J. Smith.....	¼	3	9 mois (au 31 déc. '91)..	14 04
do do ..	A. Bradley.....	¼	3	3 do du do ..	9 75
Scotchfort et station de ch. de fer...	J. McDonald...	¾	2	12 do	13 36
Sea-Cow Pond et Tignish	T. Bernard.....	7½	2	6 do (au 30 sept. '91)..	25 00
do do	J. M. Nelligan..	7½	2	6 do du do ..	22 00
Skinner's Pond et Tignish	P. Aylward.....	16	2	9 do (au 31 déc. '91)..	43 50
do do	do	10½	2	3 do du do ..	14 50
Souris East et station de ch. de fer..	L. Cheverie.....	½	12	9 do (au 31 déc. '91)..	63 60
do do ..	A. McCormack..	½	12	3 do du do ..	11 25
Suffolk Station et stat. de ch. de fer	J. A. Ferguson.	1/16	2	12 do	20 80
Summerside et station de ch. de fer.	R. Glover..... ..	½	T. qr.	12 do	155 48
Summerside et boîtes aux lettres....	do	½	14	9 do (au 31 déc. '91)..	18 75
do do ..	do	½	18	3 do du do ..	8 00
Summerville et Vernon River.. ..	E Fraser.	4½	3	12 do	53 50
Ten-Mile House et stat. de ch. de fer	J. Fitzpatrick .	1¼	2	12 do	20 00
Tignish et station de chemin de fer..	F. Gallant.....	⅛	12	9 do (au 31 déc. '91)..	30 00
do do ..	J. B. Doucette..	⅛	12	3 do du do ..	9 00
Tracadie Cross et stat. de ch. de fer.	A. Johnston ...	½	3	12 do	28 56
Travellers' Rest et stat. de ch. de fer	T. Townsend ...	1	3	12 do	39 00
Wellington et Wellington Station...	J. A. Arsenault.	1½	2	9 do (au 31 déc. '91)..	16 11
do do ..	P. Ayers	1½	2	3 do du do ..	5 75
Wellington Stat. et stat. de. c. de f.	F. J. Arsenault.	1/16	12	12 do	21 25
West Devon et station de ch. de fer.	J. A. Morshead.	1/16	6	7 do (du 1er sept. '91)	5 83
Western Road et stat. de ch. de fer..	P. Reid... ...	½	2	12 do	25 00
West Point et station de ch. de fer.	P. McPhee	13	2	12 do	104 00
West St. Peters et stat. de ch. de fer	J. McDonald...	2½	2	12 do	40 00
Wilmot Valley et stat. de ch. de fer.	W. B. Bowness.	4½	2	12 do	69 63
Winsloe Station et stat. de ch. de fer	J. Burrows.....	1/16	3	12 do	17 25
Wood Islands et Wood Islands North	D. Crawford....	2½	3	12 do	45 00
				Total	$13,407 93

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE QUÉBEC.

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Adderley et Saint-Pierre Baptiste	P. A. Drolet	3	3	12 mois	60 00
Adstock et Robertson Station	R. Bolduc	9	2	12 do	105 00
Agnès et Nadeau's Crossing	P. Roy	4½	1	12 do	25 00
Agnès et Trois-Lacs	H. W. Albro	10	1	12 do	47 75
Allard Settlement et Nouvelle	J. Keays, jeune	3	1	12 do	20 00
Amqui et station de chemin de fer	T. Ross	60 vgs.	12	12 do	57 00
Ancienne Lorette et Champigny	N. Alain	2	6	12 do	60 00
Armagh et Saint-Raphaël	T. Roy	15	3	12 do	130 00
Aubert Gallion et St-George Beauce	M. G. Pozer	¾	6	12 do	35 00
Avignon et Matapédia	L. Blaquire	7	6	12 do	164 00
Bagotville et Chicoutimi	E. Leveque	10	T.q.r.	Saison 1891	39 00
Bagotville et Grande-Baie	J. Savard	3	do	do	62 50
Bagotville et quai	E. Leveque	½	do	do	20 00
Baillargeon et station de chem. de fer	B. Huot	3	3	12 mois	40 00
Barachois de Malbaie et quai	T. S. Vardon	4	T.q.r.	Saison 1891	76 70
Barrière Saint-Valier et Saint-Sauveur de Québec	E. Emond	1	12	12 mois	40 00
Beauce, Jonction et Jersey Mills	A. Lessard	26½	6	12 do	678 00
Beauce Jonction et stat. de ch. de fer	V. Bilodeau	1	12	12 do	25 00
Beauce Jonction et Saints-Anges	C. Drouin	8	3	12 do	120 00
Beaudet et station de chemin de fer	F. Petitclerc	½	6	6 do 5 jours (au 5 oct. '91)	10 27
do do	do	½	3	5 do 26 jours du do	4 82
Beaupré et Saint-Féréol	F. Michel	7	3	12 do	100 00
Bennett et Maple Grove	J. Bennett	3	3	12 do	50 00
Bergerville et Québec	J. Drolet	3	6	12 do	90 00
Bersimis et Moisie	R. Montgomery	232	.....	6 voyages	960 00
Bersimis et Sault-au-Cochon	E. Miller	26	2	12 mois	600 00
Berthier et station de chemin de fer	V. Guilmet	2½	12	12 do	78 00
Bic et station de chemin de fer	J. R. Colclough	10 vgs.	12	12 do	31 95
Bic et Saint-Valérien de Rimouski	J. Moisan	3½	6	12 do	100 00
Bishop's Crossing et East Dudswell	H. R. Bishop	3	2	12 do	40 00
Black Cape et Querry	A. Querry	4½	3	12 do	60 00
Blanchet et Saint-Lambert	J. Paquet	⅓	12	12 do	35 00
Bonaventure, Ile, et Percé	P. Bossy	3	3	10 do (au 31 janv. '92)	50 00
do do	G. Aubert	3	3	2 do du do	19 16
Bourg Louis et station de ch. de fer	P. Russell	3	6	12 do	75 00
Broughton Station et East Broughton	L. Beaudoin	5½	6	12 do	150 00
Broughton Station et stat. de ch. de f.	J. McGee	50 vgs.	12	12 do	24 00
Broughton Station et West Broughton	M. Rousseau	6½	6	12 do	140 00
Buckland et Saint-Lazare	L. Kemmer	15	3	12 do	195 00
Buckland et Saint-Magloire	P. Tanguay	18	3	12 do	177 00
Cacouna et station de chemin de fer	J. B. Beaulieu	5	12	12 do	250 00
do do (Messageries).	do	2½	12	5 do (au 20 nov. '91)	45 52
Campbellton et Matapédia	A. Cyr	.....	....	Service spécial	84 00
Campbellton et Paspébiac	do	88	6	12 mois	4,429 33
Cap à l'Aigle et Malbaie	J. Pilote	14	T.q.r.	Saison 1891	63 50
Cape Cove et quai	E. Bourget	½	do	do	59 00
Cap Rouge et Québec	J. Drolet	9	6	12 mois	199 00
Cap Saint-Ignace et stat. de ch. de f.	H. C. LaRue	½	12	12 do	90 00
Cap Santé et Les Ecureuils	O. Gauvreau	4½	6	12 do	218 00
Cap Santé et Portneuf	E. Marcotte	5	6	12 do	150 00
Casault et station de chemin de fer	J. Ouellet	2	3	12 do	40 00
Castlebar et Danville	J. Jarvis	5	6	12 do	150 00
Causapscal et station de ch. de fer	R. A. Blais	250 vgs.	12	12 do	50 00
Cedar Hall et station de ch. de fer	J. Smith	60 vgs.	6	12 do	12 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Chambord et Metabechouan	C. Gagnon	9	6	7 mois (au 31 oct. '91)	228 34
do do	do	9	3	5 do du do et voyages extra	146 57
Chambord et station de ch. de fer	J. Bilodeau	1	12	6 do 5 jours (au 5 oct. '91)	72 07
do do	do	1	6	5 do 26 jours du do	37 45
Champigny et station de ch. de fer	H. Robitaille	1	12	12 do	85 00
Channay et Piopolis	F. Poulin	9	1	12 do	60 00
Charlesbourg et Charlesbourg-Ouest	E. Lefebvre	2¼	2	12 do	40 00
Charlesbourg et Québec	do	5	2	12 do	125 00
Chaudière Curve et stat. de ch. de fer	E. Fontaine	30 vgs.	12	12 do	40 00
Chaudière Mills et stat. de ch. de fer	G. Breaky	3½	6	12 do	100 00
Chaudière Station et sta. de ch. de fer	A. McTeer, jeune	300 vgs.	6	12 do	35 00
Chemin Taché et Saint-François Xavier de Viger	F. April	6	2	12 do	80 00
Chicoutimi et Grande Baie	M. Tremblay	13	6	7 do (au 31 oct. '91)	163 33
do do	do	13	3	5 do do	58 33
Chicoutimi et Hébertville	J. B. Bouchard	40	6	10 do (au 31 janv. '92)	729 16
do do	J. B. Simard	40	3	2 do do	83 33
Chicoutimi et Laterrière	D. Simard	10	6	3 do (au 30 juin '91)	71 24
do do	L. Maltais	10	6	4 do (au 31 oct. '91)	108 33
do do	do	10	3	5 do du do	67 70
Chicoutimi et Tremblay	N. Laforge	2	6	10 do (au 31 janv. '92)	66 66
do do	C. Jean	2	3	2 do du do	10 00
Chicoutimi et quai	A. Guimond	½	T.q.r.	Saison 1891	52 50
Clairvaux et Saint-Cassien des Caps	J. Guay	6	3	12 mois	60 00
Clapham et Inverness	J. Forbes	13½	3	12 do	156 00
Coleraine Station et stat. de ch. de fer	J. Roberge	67 vgs.	12	12 do	40 00
Coleraine Station et Sanborn	P. Devlin	14	3	12 do	174 00
Coleraine Station et Wolfestown	M. Bilodeau	9	3	12 do	89 00
Craigs Road Stat. et stat. de ch. de fer	N. Fournier	10 vgs.	12	12 do	20 00
Cranbourne et Culdaff	W. Wilson	5	3	12 do	67 48
Cranbourne et Frampton	V. Lacroix	8	3	12 do	120 00
Cross Point et Sainte-Anne de Ristigouche	C. Guay	2	6	2 do (au 31 mai '91)	16 66
do do	J. M. Olscamp	2	6	10 do du do	83 33
Cross Point et Sellarville	J. Hume	10½	2	12 do	76 00
Cumberland Mills et rivière Gilbert	T. J. Taylor	8	1	12 do	50 00
Dablon et station de chemin de fer	G. Larouche	½	3	12 do	25 00
Danville et station de chemin de fer	T. B. Curtis	⅓	5	12 do	38 00
Danville et Saint-Camille	U. Nault	17	3	12 do	245 00
Danville et Saint-George de Windsor	J. Godbout	10	3	12 do	120 00
Danville et South Ham	L. A. Turcotte	24	3	12 do	370 00
Delisle et Saint-Joseph d'Alma	T. Maltias	8	2	3 do (au 30 juin '91)	26 00
do do	F. Gagne	8	2	9 do du do	69 36
Denisons Mills et Richmond Station	J. R. Denison	7	2	12 do	125 00
Dequen et station de chemin de fer	O. Couture	2	3	12 do	50 00
Deschambault et stat. de ch. de fer	O. Perreault	2½	12	8 do (au 30 nov. '91)	66 00
do do	D. Perreault	2½	12	4 do du do	33 00
Desjardins et station de ch. de fer	A. Blondeau	100 vgs.	12	12 do	20 00
D'Israeli et station de chemin de fer	J. E. Rheault	120 vgs.	12	12 do	32 00
Douglastown et quai	C. Kennedy	1	T.q.r.	Saison 1891	59 00
Dudswell-Centre et stat. de ch. de fer	C. Lothrop	2¼	12	12 mois	200 00
East Angus et South Dudswell	E. F. Orr	4½	3	12 do	60 00
East Magdala et Lyster	A. Rousseau	4	1	12 do	26 00
Edmundston et Rivière-du-Loup	J. Turner	79	6	3 do (au 30 juin '91)	999 75
Elgin Road et station de ch. de fer	F. Belanger	1	3	12 do	40 00
Escuminac et Fleurant	J. Doherty	8	1	12 do	37 00
Esquimaux Point et Lourdes du Blanc Sablon	J. Hebert	404	....	3 voyages	350 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Esquimaux, Pointe des, et Moisie..	P. Dupuis	121	.....	6 voyages.....	475 00
Etchemin et Lévis.....	F. Joncas. . .	6	12	12 mois	400 00
Etchemin et Saint-Jean Chrysostome	A. Pichet... .	3	6	12 do	112 00
Etchemin et Saint-Nicholas	M. Carrier	9	6	12 do	375 00
Etchemin et Québec-Sud....	P. E. Bourassa..	4	6	12 do	100 00
Pointe au Père et stat. de ch. de fer.	J. Heppel	2	12	12 do	119 00
Fleurian et station de Sainte-Luce..	A. Caron.....	18	3	12 do	180 00
Fontenelle et Bassin de Gaspé.. . .	J. Stanley.. . . .	8	1	12 do	32 00
Fortin et Matane	N. Fortin.....	6	1	12 do	30 00
Fox River et Grande Grève.....	E. Tapp.....	20	3	12 do	285 00
Fox River et Petite Madeleine ..	J. B. Jalbert...	51	2	12 do	609 84
Frampton et Sainte-Hénédine ...	J. Audette.....	13	6	12 do	250 00
Frampton Springbrook	J. Clark.....	4	3	12 do	60 00
Fréchette et Saint-Nicholas.....	M. Demers ...	5	3	1 do (au 30 avril '91)..	6 50
do do	A. Fortier.....	5	3	11 do du do ..	71 50
French Village et Richmond-Est....	Z. Houle.....	15	6	12 do	300 00
Garthby Station et st. de ch. de fer.	T. Jacques.....	⅛	12	12 do	73 32
Gaspé, Bassin de, et Bass.-Sud, Gaspé	J. H. Eden....	4½	3	12 do	60 00
Gaspé, Bassin de, et Grande Grève.	A. G. Annett...	15	3	12 do	230 00
Gaspé, Bassin de, et Paspébiac.....	W. P. Ramier..	103	6	12 do	6,080 67
Gaspé, Basin de, et quai	J. F. Davis.....	¼	T.q.r.	Saison 1891.....	60 00
Grande Baie et L'Anse Saint-Jean..	R. Gagnon.....	54	2	12 mois	265 00
Grande Baie et Saint-Urbain.... ..	A. Fortin.....	63	3	12 do	533 00
Grande Cascapédia et New-Richmond....	W. Robertson...	4½	2	12 do	80 00
Grands Coudres et Jersey Mills....	M. Cahill.....	14	3	12 do	180 00
Grand Métis et Pointe des Métis...	W. E. Pagé....	6	6	2 do 19 jours (au 15 sept. '91).....	53 25
Grand Métis et station de ch. de fer	do	3	12	12 do	200 00
Grand Pabos et Sainte-Adélaïde de Pabos.	T. Soucy..	4	T.q.r.	Saison 1891.....	59 00
Grande Rivière et quai	T. A. Boudin...	4	do	do	58 00
Green River et Saint-Antonin.....	C. April	3½	6	11 mois (au 29 fév. '92)....	55 00
Green River et Saint-Modeste.....	C. Chouinard...	5	6	9 do (au 31 déc. '91)..	86 25
Greenshields et Saint-Cyr....	R. E. Dyson	4½	1	10 do (au 31 janv. '92).	20 83
Greenshields et station de Richmond	do	4½	1	2 do du do ..	25 00
Grondines et station de ch. de fer..	L. Coté.	3½	12	12 do	240 00
Harvey Hill Mines et Broughton-Ouest	A. McCallum...	3	6	12 do	80 00
Hébertville et Metabechouan. ...	E. Girard.. ...	12	6	7 do (au 31 oct. '91)..	227 50
do do	do	12	3	5 do du do et voyages addit.	135 29
Hébertville et Saint-Joseph d'Alma.	F. Gagné..... .	12	6	7 do (au 31 oct. '91)..	171 50
do do ..	do	12	3	5 do du do ..	61 25
Hedleyville et Saint-Roch de Québec	J. DeBlois.....	⅔	12	12 do	62 60
Hemison et Saint-Malachie	T. Smith, jeune.	3	1	11 do (au 29 fév. '92)..	22 91
Inverness et Kinnear's Mills.....	W. Cox.	9½	3	12 do	116 00
Inverness et Leeds..	J. McKeage ...	12	6	3 do (au 30 juin '91)..	88 75
do do	H. McCutcheon.	12	6	9 do du do ..	336 00
Inverness et New-Ireland.....	J. Neagle.....	17	3	12 do	170 00
Inverness et station Sainte-Julie....	W. Johnston....	11	7	12 do	312 00
Isle aux Coudres et Baie Saint-Paul.	J. Dufour.....	9	3	10 do (au 31 jan. '92)..	333 33
do do ..	do	9	1	2 do du do ..	25 00
Isle aux Grues et Montmagny.....	N. Lebel.....	6	2	12 do	250 00
Isle Verte and Notre-Dame de l'Isle Verte.	P. T. Fraser...	6	1	12 do	80 00
Isle Verte et station de ch. de fer ..	L. A. Bertrand..	1	12	12 do	80 00
Isle Verte et Saint-Paul de la Croix	A. Boucher.....	10	2	12 do	104 00
Jersey Mills et Marlow.....	M. Cahill.. ...	13	3	12 do	230 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Kamouraska et station de ch. de fer.	J. B. Pelletier...	5	24	12 mois	375 00
Kingsey Falls et Lorne.	M. Morin.....	4	12	12 do	230 00
Kingsey Falls et Robson.....	H. Gagnon...	7	2	12 do	60 00
Kinnear's Mills et Leeds.....	J. McCutcheon.	9	3	12 do	160 00
Kiskissink et station de ch. de fer..	J. Bernier.....	¼	6	12 do	20 00
La Beauce et station de ch. de fer...	J. B. Grégoire..	⅓	12	12 do	50 00
La Beauce et Saint-Elzéar	F. Guay.....	3	6	12 do	92 00
Lachevrotière et station de ch. de fer	V. Portelance...	⅕	6	12 do	13 50
Lac Edouard et station de ch. de fer	D. F. Johnson..	15 vgs.	12	6 do 5 jours (au 5 oct. '91).....	10 28
do do ..	do ..	15 vgs.	6	5 do 26 jours du do .	4 81
Lac St-Joseph et stat. de ch. de fer..	R. Sissons....	¼	12	3 do (au 30 juin '91)..	6 00
do do ...	L. Piché.....	¼	12	9 do du do ..	18 75
La Décharge et Tremblay..	J. Sheehy.	21	1	12 do	103 00
Lac Aylmer et Lac Weedon. ...	L. A. Boisvert..	12	6	12 do	139 76
Lac Beauport et Québec.....	P. Brown.	13	2	12 do	150 00
Lac Etchemin et Langevin..... ..	L. Mercier.....	12	6	12 do	290 00
Lac Etchemin et Sainte-Rose de Watford....	A. Chabot.....	12	1	12 do	50 00
Lac Etchemin et Standon.....	J. Fortin	12	6	12 do	270 00
Lac Weedon et station de ch. de fer.	J. Beaupré.....	60 vgs.	12	12 do	75 00
Lamartine et station de chem. de fer	P. Cloutier.....	3	4	12 do	50 00
Lambton et station de chemin de fer	C. Fortier ..	14	6	12 do	350 00
Lambton et Valletort.....	N. Boutin.....	8	6	12 do	205 86
Landvilla et stat. de ch. de fer.....	C. Lavalée... ..	2	6	12 do	52 00
L'Anse à Gilles et stat. de ch. de fer.	J. F. Giasson...	2	6	12 do	80 00
L'Anse au Foin et Tremblay.....	F. Tremblay....	8	4	10 do (au 31 janv. '92)..	130 00
do do	L. Grenon.... ..	8	3	2 do du do ..	19 86
La Petite Rivière Québec et station de chemin de fer	C. R. Roy.....	⅕	6	6 do 5 jours (au 5 oct. '91).....	17 97
La Petite Rivière Québec et Québec..	J. Tardif.....	6	6	5 do 26 jours (du 6 oct. '91)	68 09
La Petite Rivière Saint-François-Xavier, et Saint-Cassien des Caps	P. Bouchard....	7	6	12 do et voyages addit.	233 33
Lauzon et Lévis.....	J. B. Carrier..	2	12	12 do	95 00
Lauzon et Saint-Joseph de Lévis..	E. Ruel	1¼	12	12 do	140 00
Laval et Québec.	T. Keough.....	17	2	12 do	100 00
Lazy Bogan et New-Richmond. ...	R. Brash.....	45	T.q.r.	40 voyages..... ...	260 00
Leeds et Wilson's Mills..... ..	H. McCutcheon.	2	6	12 mois	100 00
Les Eboulements et quai des Eboulements	J. Dufour.	3	3	88 voyages.....	44 00
Les Eboulements et Settrington....	T. Audet.....	8	3	12 mois	82 48
Les Eboulements et quai	F. Tremblay et N. Degagné...	5	T.q.r.	Saison 1891.....	220 50
Les Escoumains et Sault au Cochon..	J. Boisonneault.	35	3	12 mois	675 00
Les Escoumains et Tadousac.....	F. Brisson.....	27	4	12 do	580 00
Lévis et Notre-Dame de Lévis.....	M. Gagnon.....	⅓	13et19	12 do	210 00
Lévis et Québec.....	W. Moore	1	18et12	12 do	350 00
do do	E. Guay	.....	.....	Service spécial.....	521 50
do do	G. Hough.....	.....	.....	do	149 00
do do	W. Thibault....	.....	.....	do	4 00
do do	X. Thibault	.....	....	do	0 60
Lévis et stat. de ch. de fer (G.-T.)....	C. Laflamme....	¼	6	10 mois du (1er juin '91).	12 50
do do (Intercol.)	H. Martin.....	¼	24	12 do	90 00
do do (Q.C.) ...	F. Bégin.	¼	12	12 do	45 00
Lévis et Saint-Michel.....	E. Poire.....	15	6	12 do	300 00
Lévis et boîtes aux lettres.....	M. Gagnon.....	.....	.....	12 do	359 28
Lévis et quai.....	W. Thibault....	.....	.....	Saison 1891.....	42 00
Linière et Saint-Zacharie.	T. Gagné.....	9½	3	12 mois	97 00
L'Islet et stat. de ch. de fer.....	M. E. Ballantyne	2¼	12	9 do (au 31 déc. '91)..	105 00
do do	T. Breen.....	2¼	12	3 do du do ..	35 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Lorette et station de chemin de fer.	C. Boutet	2	12	6 mois et 5 jours (au 5 octobre '91)	86 28
do do	J. B. Linteau	⅝	12	5 do 26 jours du do	17 51
Lorne et stat. de chemin de fer.	E. D. Adams	200 vgs.	12	12 do	40 00
Lourdes et Somerset	J. B. G. Nadeau	8	1	12 do	50 00
Maple Grove et Richardville.	G. Smith	7	3	12 do	95 00
Maple Grove et Wolfestown	R. Boulanger	6½	2	12 do	75 00
Marbleton, Lime Ridge et station de chemin de fer.	O. Côté	3½	12	12 do	190 00
Maria et Maria East	J. Beijold	5	3	12 do	75 00
Maria et New-Richmond	A. Cyr			6 voyages	15 00
Marlow et ligne frontière des Etats-Unis	J. Farley	14½	3	12 mois	120 00
Matane et stat. de chemin de fer	G. Levesque	32	6	12 do moins amende	647 00
Matane et Sainte-Anne-des-Monts	J. Labrie	57	3	9 do (au 31 déc. '91)	592 50
do do	L. A. Litalieu	57	3	3 do du do	192 25
Matapedia et station de ch. de fer	E. Doiron	200 vgs.	12	12 do	45 00
Matapedia et Runnymede	J. Lawlor	12	1	12 do	70 00
Melbourne et Richmond Station	J. Largie	1½	12	12 do	100 00
Mercier et Notre-Dame du Rosaire	J. F. Mercier	6	3	12 do	80 00
Metabechouan et Saint-Gédéon	T. Duchaine	8	6	7 do (au 31 oct. '91)	175 00
do do	do	8	3	5 do du do	62 50
Metgermette et Saint-Zacharie	P. Gilbert	4	3	4 do (du 1er déc. '91)	13 33
Miguasha et Saint-Jean L'Evangéliste	A. Labillois	5	1	2 do (du 1er fév. '92)	4 16
Mont Carmel et stat. de ch. de fer	R. Lavoie	3	4	12 do	65 00
Montmagny et station de ch. de fer.	L. P. Gendreau	1	12	6 do (au 30 sept. '91)	60 00
do do	A. Gamache	1	12	6 do du do	36 00
do do	C. Larcher	1	12	12 do	100 00
Montmorency, chutes de, et Québec.	L. Tessier	8	6	12 do	280 00
Montmorency Village et Montmorency, chutes de	J. Mathieu	¾	6	6 do (du 1er oct. '91)	12 50
Morigeau et Saint-François de Montmagny	O. Tremblay	2	6	5 do (du 1er nov. '91)	16 67
Murray Bay et Sainte-Agnès	T. Lapointe	9	3	12 do	68 00
Murray Bay et Baie Saint-Paul	A. Bouchard	30	6	12 do	1,170 00
Murray Bay et Saint-Siméon	H. Savard	20	4 et 3	12 do	272 00
Murray Bay et quai.	G. Boullianne	3	T.q.r.	Saison 1891	145 50
Newbois et Scott Junction	C. Genest	9	6	12 mois	300 00
New-Carlisle et quai	T. Caldwell	¾	T.q.r.	Saison 1891	58 50
Newport et quai	J. Jessop	½	do	do	58 50
Newport Point et quai	do	½	do	do	58 50
New-Richmond et Stanley House	R. Brash	1½	12	do	76 80
New-Richmond et quai	J. Robertson	3	2	do	31 50
Normandin et Saint-Félicien.	L. Carbonneau	20	3	12 mois	175 00
Notre-Dame de Rimouski et station de chemin de fer	A. Parent	½	6	12 do	40 00
Notre-Dame des Anges et St-Ubalde	U. Hébert	11	3	3 do (au 30 juin '91)	36 00
do do	A. Gravel	11	3	9 do du do	112 50
Notre-Dame du Portage et station de chemin de fer	A. Nadeau	7	6	9 do (au 31 déc. 91)	104 25
do do	J. L. Thibault	7	6	3 do du do	31 00
Old Lake Road et stat. de ch. de fer	P. Caron	¼	6	11 do (au 29 fév. '92)	22 91
Old Lake Road, Saint-Antonin et station de chemin de fer	do	4½	12 et 6	1 do du do	8 33
Painchaud et Somerset	J. O. Huard	4	3	6 do (au 30 sept. '91)	37 50
do do	P. L. Painchaud	4	3	3 do (au 31 déc. '91)	18 75
Paspébiac et quai	P. D. Loisel	¾	T.q.r.	Saison 1891	59 00
Percé et quai	T. E. Flynn	½	do	do	60 00
Perthius et stat. de ch. de fer	E. L. Sewell	200 vgs.	12	12 mois	25 00
Peters' Mines et grande route postale	A. Belanger	2	2	2 do (du 1er fév. '92)	10 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Petite Rivière Madeleine et Ste-Anne-des-Monts	A. J. Sasseville	56	2	12 mois	564 76
Pointe-aux-Orignaux et Rivière Ouelle	J. B. Hudon	2½	12 et 6	12 do	58 32
Pointe-aux-Trembles et Québec	F. Voyer	22	6	12 do	598 00
Pointe Bleue et Roberval	L. E. Otis	5	3	12 do	85 00
Pointe Saint-Pierre et quai	P. Bond	¼	T.q.r.	Saison 1891	46 40
Pointe Sèche et Saint-Pascal	A. Desjardins	11	3	12 mois	120 00
Pont Rouge et stat. de ch. de fer	J. Denis	¾	12	12 do	88 00
Port-Daniel-Centre et quai	J. Lawrence	3	T.q.r.	Saison 1891	188 80
Portneuf et station de ch. de fer	E. Marcotte	1	12	12 mois	100 00
Price et Saint-Octave	P. Bourgoin	3	3	5 do (au 29 fév. '92)	15 62
Price et Saint-Octave Station	do	3	6	1 do du do	6 25
Quai de Rimouski et Rimouski	C. Gasse	2	6	12 do	80 00
Québec et station de chemin de fer	G. Hough	½	12 et 18	12 do	1,187 48
Québec, St-Jean et St-François I. O.	A. Maranda	27	6	12 do	780 00
Québec et boîtes aux lettres (Basse-Ville)	F. Gignac	.....	....	5 do 15 jours (au 24 oct. '91)	45 66
do do	C. Gagne	.....	.....	5 do 7 jours du do	78 39
Québec, faubourg Saint-Jean et boîtes aux lettres	M. Gingras	.....	.....	12 do	364 48
Québec et Saint-Sauveur de Québec	F. Gignac	1¼	31	12 do	398 00
Québec et Saint-Tite des Caps	F. Cloutier	33	6	12 do	1,000 00
Québec et Spencer Cove	A. Cullin	5	12	12 do	220 00
Québec et Stoneham	J. Corrigan	17	2	12 do	145 00
Québec et quai	G. Hough	½	T.q.r.	12 do	1,642 28
Québec, bureau de poste de, et boîte aux lettres de l'immigration	E. Corneil	¾	do	Saison 1891	20 00
Québec—transport des malles du steamer au quai	Cie de ch. de fer G.-T.	.....	.....	.....	30 00
Reedham et Robertson Station	J. Savage	4	1	12 mois	30 00
Richmond Station et Saint-Cyr	R. Dyson	6½	1	10 do (au 31 janv. '92)	41 66
Rimouski et station de ch. de fer	L. Lavoie	½	12	12 do	160 00
Rimouski et Sainte-Blandine	P. Proulx	9	2	12 do	60 00
Risborough et Saint-Samuel de Gayhurst	E. Dallaire	8	1	6 do (du 1er oct. '91)	15 00
Rivière Gilbert et River Gilbert Gold Mines	J. Quiron	3½	6	12 do	140 00
Rivière à L'Ours et La Fourche des Chemins	J. B. Gaudin	4	1	12 do	40 00
Rivière à Pierre et stat. de ch. de fer	J. S. Murphy	120 vgs.	12	12 do	20 00
Rivière aux Pins et Saint-Gabriel Station	P. Hayes	6½	2	12 do	52 00
Rivière du Loup et st. de ch. de fer	M. L. Marchand	1½	49	12 do	782 90
Rivière du Loup et quai	L. T. Pinze	2½	T.q.r.	Saison 1891	41 40
Rivière du Loup, stat. de ch. de fer de, et quai	J. E. Tremblay	.....	...	Voyage spécial	1 00
Rivière Ouelle et stat. de ch. de fer	N. Anctil	5	12	12 mois	200 00
Rivière Sainte-Marguerite et Tadousac	J. Brisson	21	1	12 do	125 00
Rivière Trois-Pistoles et station de chemin de fer	A. Rioux	¼	12	12 do	60 00
Robertson Station et st. de ch. de fer	A. Talbot	60 vgs.	12	12 do	32 50
Robertson Station et Sacré-Cœur de Marie	J. Vallière, jeune	6	6	12 do	147 00
Roberval et stat. de chemin de fer	J. Potvin	¼	12	6 do (5 jours au 5 oct. '91)	30 82
do do	do	¼	6	5 do 26 jours du do	14 50
Roberval et Saint-Prime	J. Fradette	10	6	7 do (au 31 oct. '91)	186 66
do do	do	10	3	5 do du do	66 66

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Sainte-Adélaïde de Pabos et quai	R. Manger	½	T.q.r.	Saison 1891	59 00
Sant-Adolphe de Dudswell et station Marbleton	O. W. Côté	5	6	11 mois (du 1er mai '91)	45 83
Saint-Adrien et Wotton	N. Dubois	8	3	12 do	100 00
Saint-Alban et station de ch. de fer.	A. Frenette	7	6	3 do (au 30 juin '91)	26 00
do do	R. Rivard	7	6	9 do du do	89 25
Saint-Alexandre et stat. de ch. de fer.	R. Fortin	400 vgs.	12	12 do	45 00
Saint-Alexandre et Saint-Eleuthere.	A. Rousseau	24	1	12 do	92 00
Saint-Anaclet et station de ch. de fer.	C. Rousseau	2½	6	12 do	47 00
Saint-André et station de ch. de fer.	E. Michaud	4½	8	12 do	200 00
Sainte-Angèle de Rimouski et Sainte-Flavie Station	A. Beaulieu	8	3	12 do	80 00
Sainte-Anne Lapocatière et station de chemin de fer	J. O. Ouellet	1	12	12 do	230 00
Sainte-Anne Lapocatière et Saint-Onézime	C. Ouellet	6	3	12 do	63 00
Saint-Anselme et stat. de ch. de fer.	F. Lamontague	1	12	12 do	80 00
Saint-Anselme et Sainte-Claire	do	7	6	12 do	175 00
Saint-Arsène et Viger	O. Gagnon	6	6	12 do	150 00
Saint-Aubert et station de ch. de fer.	C. Dubé	1½	12	12 do	100 00
Saint-Aubert et Saint-Pamphile	P. St. Pierre	31	2	12 do	160 00
Saint-Bazile et station de ch. de fer.	F. Paquette	2½	6	12 do	80 00
Saint-Bazile Station et st. de ch de f.	C. A. Delage	120 vgs.	6	12 do	12 00
Saint-Benoit Labre et Saint-Honoré de Shenley	B. Tanguay	9	1	12 do	40 00
Saint-Bruno et Saint-Pascal	P. Côté	7	1	12 do	50 00
Saint-Casimir et stat. de ch. de fer.	L. Martin	4½	12	12 do	216 00
Saint-Casimir et Saint-Ubalde	J. Soulard	11	3	11 do (au 29 fév. '92)	132 91
do do	do	11	6	1 do du do	22 50
Sainte-Catherine et stat. de ch. de f.	P. Julien	1	6	12 do	70 00
Saint-Charles et station de ch. de fer.	E. Bilodeau	1	6	12 do	25 00
Sainte-Claire et Saint-Malachie	P. Turgeon	10	6	12 do	190 00
Saint-Clément et Saint-Cyprien	J. Dionne	5	2	12 do	40 00
Saint-Clément et Saint-Eloi	A. Boutot	12	3	8 do (au 30 nov. '91)	83 33
do do	J. Roy	12	3	4 do du do	41 67
Saint-Cyrille et station de ch. de fer.	J. B. Cloutier	7½	2	12 do	104 00
Saint-Cyrille et Saint-Marcel	P. Dancause	15	1	2 do (au 31 mai '91)	12 50
do do	J. Bélanger	15	1	10 do du do	62 50
Saint-Damase de Rimouski et station de chemin de fer	A. Langlais	7	3	12 do	80 00
St-David de Lévis et Hadlow Cove	J. Halle	1	6	12 do	50 00
Saint-Denis et station de ch. de fer.	F. Thibault	4	12	12 do	125 00
Saint-Edmond et Stoneham	J. Corrigan	5	2	12 do	50 00
Saint-Eloi et station de ch. de fer.	P. Langelier	3	6	12 do	100 00
Saint-Etienne du Saguenay et Tadousac	H. P. Blair	10	2	12 do	234 00
Saint-Evariste de Forsyth et station de chemin de fer	F. S. Pierre	26	6	12 do	524 72
Saint-Evariste de Forsyth et Saint-Hilaire de Dorset	A. Begin	8½	1	6 do (du 1er oct. '91)	22 50
Saint-Evariste de Forsyth et Saint-Honoré	J. Jobin, sen.	7	6	12 do	120 00
Saint-Fabien et station de ch. de fer	E. Jean	1	12	12 do	47 00
Sainte-Famille et Saint-Pierre I. O.	A. Maranda	8	3	12 do	120 00
Saint-Félicien et Saint-Prime	P. Rousseau	9	6	7 do (au 31 oct. '91)	116 67
do do	do	9	3	5 do du do	41 67
Saint-Félicien et Ticonabé	O. Perrault	5	3	6 do (au 31 oct. '91)	45 00
Sainte-Flavie et station de ch. de fer	P. E. Chouinard	3	12	12 do	400 00
Saint-François de Montmagny et station de chemin de fer	E. C. Boulet	1½	6	4 do (au 31 juillet '91)	24 00
do do	do	1½	12	8 do du do	66 66
Saint-François Xavier de Viger et Viger	J. Martin	6	3	12 do	100 00
Saint-Frédéric et stat. de ch. de fer.	J. Baillargeon	2	6	12 do	100 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Saint-Frédéric et Saint-Sévérin de Beaurivage	F. X. Plante	6	3	12 mois	100 00
St-Gabriel Station et st. de ch. de f.	K. Landrigan	¼	6	12 do	16 00
Saint-George-Est et Saint-Prosper de Dorchester	J. Parent	12½	1	3 do (au 30 juin '91)	13 92
do do	M. Gagnon	12½	1	8 do (au 29 fév. '92)	26 66
do do	do	12½	2	1 do du do	6 67
Saint-Gervais et station de ch. de fer	F. Roy	5½	6	12 do	100 00
Saint-Gervais et Saint-Lazare	J. Belanger	6	6	12 do	179 00
Saint-Gervais et Saint-Nérée	J. Goulet	9	3	12 do	100 00
Sainte-Hélène et stat. de ch. de fer.	J. B. Berubé	½	12	12 do	28 00
Sainte-Hénédine et stat. de ch. de f.	J. Mercier	¼	12	12 do	50 00
Saint-Henri et station de ch. de fer.	T. Couet	½	12	12 do	70 00
Saint-Henri et Saint-Isidore	M. Fortin	10	6	12 do	200 00
Saint-Henri et Saint-Lambert	Z. Buteau	10	6	12 do	200 00
Saint-Henri Station et st. de ch. de f.	G. Demers	¼	12	12 do	75 00
Saint-Jean de Dieu et Trois-Pistoles	M. D'Auteuil	17	3	12 do	188 00
Saint-Jean Port-Joli et st. de ch. de f.	G. Poitras	1½	12	12 do	160 00
Sainte-Louise et station de ch. de fer	A. Anctil	1½	12	12 do	49 75
Sainte-Luce et station de ch. de fer.	I. St. Laurent	2	12	9 do (au 31 déc. '91)	84 54
do do	H. Morissette	2	12	3 do du do	29 00
Saint-Malachie et Standon	N. Hebert	13	6	9 do (au 31 déc. '91)	132 00
do do	J. Fortin	13	6	3 do du do	67 50
Saint-Mathieu et Saint-Simon	A. D'Anjou	3	3	12 do	79 00
Sainte-Modeste et stat. de ch. de fer	C. Chouinard	4½	6	3 do du 1er janv. '92	28 75
Saint-Moïse et station de ch. de fer.	J. Smith	2½	6	12 do	90 00
Saint-Moïse Station et st. de ch. de f.	J. Vaillancourt	60 vgs.	12	12 do	24 00
Saint-Pacôme et stat. de ch. de fer.	P. Hudon	1½	12	12 do	112 00
Saint-Patrick et stat. de ch. de fer.	T. C. Picard	4	13	2 do 14 jours (du 18 '91)	62 25
Saint-Paul du Buton et Saint-Pierre de Montmagny	E. Proulx	17	3	12 do	275 00
Saint-Paul, Baie, et St-Tite des Caps	F. Bouchard	26	6	12 do	1,248 00
Saint-Paul, Baie, et Saint-Urbain	T. Fortin	9	6	12 do	216 66
Saint-Paul, Baie, et quai	C. Bouchard	3	T. q.r.	Saison 1891	308 00
Saint-Philippe de Néry et st. de ch. f.	F. Dechene	⅔	12	12 mois	40 00
Saint-Pierre de Montmagny et station de chemin de fer	U. Sampson	2	12	12 do	100 00
Saint-Raphaël et station de ch. de f.	P. Gonthier	6	6	12 do	150 00
Saint-Raymond et stat. de ch. de fer	J. Beaupré	½	12	12 do	69 53
Saint-Samuel de Gayhurst et Valletort	C. Boutin	8	4	12 do	147 48
Saint-Sauveur de Québec et boîtes aux lettres	J. L. Saucier	2	24	9 do (au 31 déc. '91)	147 00
do do	F. Gignac	2	30	3 do du do	48 75
Saint-Siméon et Tadousac	F. Boulliane	22	2 et 3	12 do	460 00
Saint-Simon et station de ch. de fer.	J. B. Martin	1	2	12 do	48 00
Sainte-Sophie de Mégantic, Somerset et Maple Grove	S. Belleau	7 et 13	6 et 3	9 do (au 31 déc. '91)	240 00
do do	E. Gosselin	10 et 13	6 et 3	3 do du do	87 50
Saint-Valier et station de ch. de fer.	J. Corriveau	3	6	12 do	80 00
Sayabec et station de chemin de fer.	H. Boulay	60 vgs.	12	12 do	18 00
Scott Junction et stat. de ch. de fer.	G. Garon	60 vgs.	12	12 do	50 00
Sillery Cove et Spencer Cove	M. McCormick	1½	6	12 do	42 00
Somerset et station de chem. de fer	J. B. Lemieux	1	6	12 do	50 00
Somerset et boîtes aux lettres	H. Jutras	¾	6	9 do (du 1er juillet '91)	11 25
South Ham et station de ch. de fer.	L. P. A. Darche	12	6	12 do	273 00
South Québec et station de ch. de fer	J. Ritchie	200 vgs.	36	12 do	150 00
Stoneham et Tewkesbury	X. Deschamps	7½	2	12 do	50 00
Tadousac et quai	P. Marquis	1	T.q.r.	Saison 1891	42 00
Thetford Mines et stat. de ch. de fer	N. S. Larochelle	150 vgs.	12	12 mois	30 00
Trahan's Mills et Weedon Station	A. Tanguay	1¼	12	12 do	75 00
Tring Station et station de ch. de f.	E. Vallée	⅓	12	12 do	40 00
Trois-Pistoles et station de ch. fer	T. P. Pelletier	¼	12	12 do	80 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Québec, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Trois-Saumons et stat. de ch. de fer..	B. Gaumond....	2	6	12 mois	68 00
Valcartier et station de ch. de fer...	J. McBain.....	6	6	12 do	185 00
Village des Aulnais et st. de ch. de f.	J. B. Sirois.....	5	12	12 do	225 00
Weedon Centre et stat. de ch. de fer.	L. Geguière	2	12	12 do	110 00
				Total.....	$ 68,766 25

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE STRATFORD.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Aberdeen et Durham	L. Elvidge	11	3	12 mois	93 60
Aberdour et station de chemin de fer	G. Christie	¼	6	12 do	70 00
Allan Park et Hampden	H. Byers	5	2	12 do	75 00
Allan Park et Lamlash	E. Earls	5	3	12 do	110 00
Allenford et Owen-Sound	J. D. Stoddart	13¾	6	12 do	300 00
Allenford et stat. de chemin de fer	J. Dean	½	18	12 do	179 80
Allenford et Skipness	J. Davidson	4½	2	12 do	80 00
Allenford et Southampton	W. Gilbert	11	6	12 do	275 00
Alma et station de chemin de fer	J. H. Walker	½	12	9 do (au 31 déc. '91)	82 50
do do	G. B. Wray	½	12	3 do du do	27 50
Alma et Winfield	J. Hattin	8	3	12 do	124 00
Alsfeldt et station de chemin de fer	H. Ziegler	1¼	6	12 do	100 00
Amaranth Station et st. de ch. de fer	J. Lacon	½	6	12 do	40 00
Amberley et Lurgan	J. W. Gamble	4½	3	12 do	80 00
Arkwright et Mount Hope	W. F. Sithes	3¾	2	12 do	70 00
Armow et Kincardine	F. Robertson	11	3	12 do	167 00
Arnott et station de ch. de fer	W. G. Murray	⅛	12	12 do	60 00
Arthur et Fergus	W. E. Draper	12	6	12 do	190 00
Arthur et Metz	J. A. Smellie	6	2	10 do (au 31 jan. '92)—	68 33
do	W. D. Crites	6	2	2 do du do	16 67
Arthur et Monck	W. Hamilton	13	2	12 do	204 00
Arthur et station de ch. de fer	J. Buschlen	1	24	12 do (moins l'amende)	123 00
Ashley et Rockford Station	G. Follis	1¼	3	12 do	50 00
Atwood et Mitchell	G. Kort	17	6	12 do	425 00
Atwood et station de ch. de fer	D. Gordon	⅛	6	12 do	52 00
Auburn, Blyth et Fordyce	M. A. Moore,	6 et 12	6 et 3	12 do	395 72
Ayr et station de ch. de fer	C. D. Green	½	24	12 do	200 00
Ayton et station de ch. de fer	A. O'Farrell	¾	18	12 do	140 00
Baden et Wellesley	C. Harefeld	9	6	12 do	350 00
Badenoch et Mildmay	A. Kleist	4¼	1	12 do	30 00
Balaclava et Johnson	T. P. Johnstone.	2	3	6 do (au 30 sept. '91).	17 50
Balaclava et Owen-Sound	do	15¾	3	6 do du do	109 00
Ballinafad et Georgetown	J. W. McKee	6	6	12 do	250 00
Bamberg et St. Agatha	F. Walter	5½	2	3 do (au 30 juin '91)	18 00
do do	A. Starr	5½	2	9 do du do	54 00
Bayfield et Clinton	R. Beattie	12½	6	6 do (au 30 sept. '91).	135 00
Bayfield et Seaforth	do	15	6	6 do du do	175 00
Beechwood et Seaforth	G. K. Holland	6¼	2	12 do	115 00
Belfast et Lanes	J. Mullin	4	2	2 do (au 31 mai '91)	13 33
do	do	4	3	10 do du do	83 33
Belfast et St. Helens	do	2¼	6	12 do	150 00
Belgrave et Marnoch	P. Porterfield	3¼	3	12 do	60 00
Belgrave et station de ch. de fer	S. Tufts	½	12	12 do	132 00
Belgrave et Sunshine	J. Watson	3½	2	11 do 26 jrs (du 4 avril '91)	59 42
Belmore et Wroxeter	A. Orr	6½	6	12 do	174 00
Belwood et Craigsholme	J. Hanna	2	3	12 do	60 00
Belwood et Dracon	do	7½	2	12 do	71 00
Belwood et station de ch. de fer	do	½	12	12 do	65 00
Benmiller et Goderich	J. Miller	6	3	12 do	150 00
Berkley et Glascott	R. English	6	2	12 do	84 00
Berkley et station de ch. de fer	J. Lund	½	6	12 do	80 00
Berlin et Crosshill	W. Wilford	16½	6	12 do	350 00
Berlin et station de ch. de fer	M. S. Shantz	½	24	2 do 25 jrs (du 7 jan. '92)	17 51
Berlin et boîtes aux lettres	H. Bachmann	.....	18	12 do	200 00
Berlin et West Montrose	E. Hilliard	14½	6	12 do	480 00
Berlin et Yatton	T. Hunt	19	6	9 do 6 jrs (au 6 jan. '92)	241 44
Binkham et Erin	W. Wansbrough	4½	2	12 do	70 00
Black's Corners et Laurel	J. Graham	4	1	5 do (au 31 août '91)	20 00
do do	do	4	2	7 do du do	46 67

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Blair et station de chemin de fer....	J. Renshaw.....	$\frac{1}{16}$	6	9 mois 6 jours (au 6 janv. '92)	15 33
do do	do	$\frac{1}{16}$	12	2 do 25 jours du do	9 34
Bluevale et station de chemin de fer.	J. Gardner	$\frac{1}{8}$	12	12 do	139 00
Blyth et station de chemin de fer...	W. Bell	$\frac{1}{2}$	24	12 do	175 00
Bognor et Woodford..	H. Atcheson....	6	3	6 do (au 30 sept. '91)..	44 00
do do	W. Mellafont...	6	3	6 do du do ..	44 00
Bornholm et Brodhagen..... ...	G. Leonhardt...	4	3	12 do	110 00
Bosworth et Riverbank..... ..	J. G. Hollis	3	2	12 do	50 00
Bowling Green et station de chemin de fer de Laurel.....	R. Banks.....	5	6	12 do	159 00
Breslau et Weissenburg.....	A. Hoch.. ...	8	6	12 do	220 00
Brisbane et Coningsby.	J. W. Burt, aîné	4	2	12 do	40 00
Briton et Hammond....	M. A. Alexander	$1\frac{1}{2}$	3	1 do 4 jours (au 4 mai '91).....	11 25
Briton et station de chemin de fer..	do ...	$\frac{1}{4}$	6	12 do	60 00
Brookholm et Owen Sound.....	W. Johnston....	2	3	12 do	45 00
Brookholm et Shouldice.....	W. Doherty ...	7	1	12 do	55 00
Brotherston et Newbridge.	W. Chapman...	2	2	12 do	41 72
Brucefield et station de ch. de fer...	W. Dixon	$\frac{1}{4}$	24	12 do	98 00
Brunner et station de chemin de fer.	J. Attridge.....	$\frac{1}{8}$	6	12 do	30 00
Brussels et Cranbrook..	V. Gramm.....	5	6	12 do	160 00
Brussels et station de ch. de fer....	R. et S. Beattie.	$\frac{1}{2}$	12	12 do	150 00
Calderwood et station de chemin de fer (Alsfeldt)..	A. Calder.	3	3	12 do	80 00
Camilla et Whittingdon.....	J. Howard, aîné.	$4\frac{1}{2}$	3	12 do	95 00
Cape Croker et Colpoy's Bay	L. Sprappe.....	15	2	12 do	130 00
Cargill et station de chemin de fer..	C. W. Keeling..	$\frac{3}{4}$	18	12 do (moins l'amende)	124 00
Carlingford et St. Paul's Station...	R. J. Porteous..	$14\frac{1}{2}$	6	12 do	319 00
Carlsruhe et traverse de ch. de fer..	G. Bruder.....	$1\frac{1}{4}$	12	12 do	135 00
Carmunnock et Monkton.	A. Campbell....	4	2	12 do	60 00
Chatsworth et Chesley..	J. Edgar, jeune.	$23\frac{3}{4}$	3	12 do	390 00
Chatsworth et Durham...	W. Caldwell ...	20	6	12 do	435 00
Chatsworth et station de ch. de fer.	D. Rae.....	$\frac{1}{2}$	24	12 do	157 00
Chatsworth et Walter's Falls.....	E. Wickham...	$12\frac{1}{2}$	3	12 do	200 00
Chepstowe et Dunkeld Station.....	J. T. Lacey.. ..	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	115 00
Chesley et station de chemin de fer.	M. J. Trelford .	$\frac{3}{8}$	18	12 do	110 00
Chesley et Paisley.....	Trelford et Flack	.....	.. ..	Voyage spécial-Crevasses sur chemin de fer.....	2 00
Chesley et Scone.....	D. M. Halliday.	$1\frac{1}{2}$	3	1 mois 11 jours (au 11 mai '91).....	10 00
Cheviot et Riversdale....	A. McLean, jeun.	3	2	12 do	65 00
Clavering et station de ch. de fer...	A. Bennett.....	$\frac{1}{8}$	12	12 do	60 00
Clifford et Huntingfield..... ...	J. Gordon . ..	7	2	12 do	75 00
Clifford et Lakelet.	W. J. Halladay.	6	6	12 do	156 00
Clifford et station de chemin de fer.	K. M. Walton..	$\frac{1}{4}$	12	12 do	100 00
Clinton et station de chemin de fer.	J. Beattie	$\frac{1}{4}$	48	12 do	300 00
Clinton et Summerhill	G. M. Kilty....	$4\frac{1}{4}$	2	12 do	61 25
Colpoy's Bay et Wiarton.....	L. Hyatt.....	3	6	12 do	115 00
Conroy et St. Paul's Station.....	J. Grady.	$2\frac{1}{2}$	2	12 do	60 00
Corwhin et Nassagaweya.....	A. McKenzie...	2	6	12 do	96 00
Cotswold et Elora.	J. McEachren ..	23	6	12 do	420 00
Cranbrook et Moncreiff	C. Dahms	4	1	6 do (au 30 sept. '91)..	13 50
do do	J. McIntosh, aîné	4	1	6 do du do ..	12 50
Crawford et Elmwood.....	G. T. Shewell...	9	3	12 do	115 00
Crewe et Dungannon..	M. Shackleton..	5	1	12 do	26 00
Crieff et Puslinch.....	J. McDonald....	3	6	12 do	100 00
Cruikshank et Owen Sound..	C. Barfoot.....	6	3	4 do (au 31 juillet '91)	33 33
Dashwood et Exeter.....	W. Reynolds ...	$8\frac{1}{4}$	6	10 do (au 31 janv. '92).	133 33
do do	do ...	$8\frac{1}{4}$	6	2 do du do ..	50 00
Deemerton et Mildway..... ...	A. Kneneman...	$2\frac{1}{2}$	6	12 do	90 00
Derby Mills et Tara.....	J. T. Hall	$3\frac{1}{2}$	1	12 do	35 00
Derrynane et Kenilworth	J. Hayes.....	$5\frac{1}{2}$	2	12 do	60 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la divsion postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Desboro et Dobbinton..	W. J. Thompson	8½	3	7 mois (du 1er sept. '91)	12 00
Dobbinton et Marmion..	W. J. Turner...	5½	3	5 do (au 31 août '91)	73 33
Dobbinton et station de ch. de fer ..	T. H. Rolston ..	1/16	9	2 do (au 31 mai '91)	38 34
do do ..	W. J. Thompson	1/16	12	10 do du do ..	76 66
Dobbinton et Williscroft.....	J. Foster.	4½	3 et 2	4 do (au 31 juillet '91)	135 00
do do	B. Talbot.	6	3	8 do du do ..	
Donegal et stat. de c. de f. d'Atwood	A. Buchanan ...	4¾	6	12 do	15 33
Doon et station de chemin de fer...	J. H. Thompson	1/16	6	9 do 6 jours(au 6 janv. '92)..... .	9 34
do do	do ..	1/16	12	2 do 25 jours (du 6 janv. '92).....	248 00
					290 00
Dorking et Newton..	W. True.....	13	6	12 do	144 00
Drayton et Glen Allan.	W. Stubbs	10	6	12 do	70 00
Drayton et station de chemin de fer.	T. H. Gordon...	½	24	12 do	40 00
Drew et station de chemin de fer. ..	W. Cardwell....	2	6	12 do	214 48
Dromore et Greenside..	R. Legate . ..	2¼	2	12 do	121 00
Dromore et Holstein..... ..	G. Sackett.....	9	6	12 do	59 50
Drysdale et Kippen	W. J. Howard..	10	3	12 do	148 50
Dublin et Farquhar....	J. Kay..	11	6	3 do (au 30 juin '91)	106 76
do do	R. Gardiner....	11	6	9 do du do ..	90 00
Dublin et station de chemin de fer..	J. Myers..	¼	24	12 do	358 00
Dunkeld et station de ch. de fer....	J. B. Tschirhart	⅝	6	12 do	60 00
Durham et Flesherton Station.....	J. H. Stuart . .	14	6	12 do (moins l'amende)	74 25
Durham et station de chemin de fer.	H. J. Middaugh.	⅛	12	12 do	224 25
Durham et Walkerton.....	D. McKenzie...	16½	6	3 do (au 30 juin '91)	136 50
do do	R. Pace.....	16½	6	9 do du do ..	132 50
Dyer's Bay et Lion's Head..	W. Channon....	16	2	6 do (au 30 sept. '91)	
do do	J. McNair.....	16	2	6 do du do ..	288 00
					225 00
Eden Mills et Guelph.	R. Middleton...	16	6	12 do	46 66
Egerton et Mount Forest.	J. Devine.....	16½	3	12 do	
Egmondville et Seaforth.....	J. Hay.....	1	6	7 do (au 31 oct. '91)	11 67
Elmira et station de chem. de fer...	H. Steiernagel..	¾	12	2 do 25 jours (du 7 janv. '92).....	46 75
Elmira et Yatton.....	do ..	13	3	2 do 25 jours (du 7 janv. '92).....	14 75
					33 70
Elmwood et Malcolm	A. B. Kerr.....	2½	3	3 do (au 30 juin '91)	50 00
do do	C. Winterburn..	2½	3	9 do du do ..	30 00
Elmwood et station de chem. de fer.	F. Haller.	¼	12	12 do	30 00
Elora et Inverhaugh..... ...	R. Ariss..	4½	2	6 do (au 30 sept. '91)	75 00
do do	W. Goodwin....	4½	2	6 do du do ..	137 48
Elora et stat. de ch. de fer (C.V.)...	T. Biggar.....	½	12	12 do	40 00
do do (W. G. et B.)	M. Salvidge....	1	36	12 do	40 00
Elora et Salem..	J. R. Wissler...	1	6	12 do	
Elsinore et French Bay	H. Shannon.....	5	1	12 do	47 45
Erbsville et Waterloo	J. Simmermacher	5	1	11 do 25 jours (période incomplète). ..	450 00
					50 00
Erin et Guelph.	W. L. T. Moore.	20	6	12 do	22 50
Erin et station de chemin de fer....	R. Wood.....	1	12	12 do	48 75
Eskdale et Tiverton.....	G. H. Ord.....	5	3	3 do (au 30 juin '91)..	150 00
do do	D. McKenzie...	3½	3	9 do du do ..	724 00
Ethel et station de chemin de fer...	W. Spence.....	⅞	12	12 do	
Exeter et St. Mary's.	D. Spicer.....	24¼	6	12 do	156 00
					134 00
Fairview et Stratford...	W. Bell.....	9	3	12 do	25 00
Farewell et Kenilworth.....	W. Baily.	6	6	12 do	65 00
Farewell et Wagram.....	C. Baily.... ..	3	2	12 do	75 00
Farquhar et Lumley.....	J. Pollen... .	4½	2	12 do	100 00
Fergus et Living Springs.....	F. J. Armstrong	6	2	12 do	150 00
Fergus et stat. de ch. de fer (C.V.).	J. C. Morrow...	¾	12	12 do	60 00
do do (W. G. et B.)	do ...	¾	36	12 do	36 00
Fish Creek et Granton.....	W. Blatchford..	5	2	12 do	131 25
Flesherton et station de ch. de fer..	P. M. Munshaw.	1¾	24	3 do (au 30 juin '91)	45 00
do do ...	W. P. Crossley.	1¾	24	9 do du do ..	62 50

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Flesherton et Vandeleur	J. Warling	6½	3	6 mois (au 30 sept. '91)	70 00
do do	W. Hutchinson	6½	3	6 do du do	28 75
Fordwich et Newbridge	W. Chapman	4½ et 8	2 et 6	12 do	124 76
Fordwich et station de ch. de fer	R. Mahood	½	12	12 do	112 00
Freeborn et Peffer's Crossing	H. Freeborn	60 per.	6	12 do	30 00
Fulton's Mills et ch. de f. de ceinture	G. Fulton	¼	6	4 do (du 1er déc. '91)	8 30
Fyfield et Teeswater	A. Gibson	5	2	12 do	60 03
Galt et Glen Morris	T. Scott	7	6	12 do	240 00
Galt et st. de ch. de fer. (V.C.)	G. Hancock	¾	24	12 do	200 00
do do (G.T.)	do	¼	6	12 do	25 00
Galt, stat. de ch. de f. de transfert de.	do	½	12	2 do 25 jours (du 7 janv. '92)	23 35
Garry Owen, Johnson et Owen Sound	H. Lemon	10 et 13	3	6 do (au 30 sept. '91)	184 50
Garry Owen et Owen Sound	J. T. Godfrey	10	3	6 do du do	94 50
Glammis et Pinkerton Station	J. McKeeman	9	6	9 do (au 31 déc. '91)	201 00
do do	W. H. Chambers	9	4	3 do du do	57 37
Glammis et Willow Creek	G. Kidd	4½	2	12 do	45 00
Glen Allan et Macton	F. Heiman	3	3	2 do 25 jours (du 7 janv. '92)	14 01
Glen Annan et station de ch. de fer.	A. Anderson	¼	12	12 do	48 00
Glen Eden et Mount Forest	C. Hunt	5	6	12 do	150 00
Glen Farrow et Wingham	W. Mackerzie	6	2	12 do	75 00
Goderich et Kintail	M. Whitty	16½	6	12 do	450 00
Goderich et Lucknow	J. Mullin	23	6	12 do	398 00
Goderich et station de ch. de fer	do	1	24	12 do	200 96
Goldstone et station de ch. de fer	J. Sanderson	1¾	6	12 do	100 48
Gorrie et station de ch. de fer	S. Edgar	1¼	12	9 do (au 31 déc. '91)	120 00
do do	H. Perkins	1¼	12	3 do du do	40 00
Gorrie et Seaforth	S. Walsh	28½	6	6 do (au 30 sept. '91)	260 00
Gowanstown et Kurtzville	M. Mennear	5	3	12 do	100 00
Gowanstown et station de ch. de fer.	H. Markle	¼	6	12 do	58 00
Gowanstown et Wallace	do	3½	6	12 do	100 00
Gowrie et Munro	J. O. Coles	2½	3	12 do	48 00
Grand Valley et Monticello	H. Hills	11	2	12 do	114 58
Grand Valley et Peepabun	J. Laree	3½	2	12 do	37 00
Grand Valley et station de ch. de fer	S. McDonald	1	12	7 do (au 31 oct. '91)	22 75
do do	do	1	24	2 do (au 31 déc. '91)	13 00
do do	Kribbs et Tweedy	1	24	3 do du do	19 50
Gresham et Paisley	Trelford et Flack	20	2	12 do	154 36
Grimston et Keady	R. Keys	4	2	5 do (au 31 août '91)	20 83
Grimston et Marmion	do	2½	3	7 do du do	23 33
Guelph et Ponsonby	J. L. Halley	12	3	12 do	250 00
Guelph et Shiloh	T. Hamilton	15¼	2	12 do	194 00
Guelph et boîtes aux lettres	J. D. Johnstone.	5	13	12 do	250 00
Hanover et station de ch. de fer	R. Pace.	½	18	12 do	99 76
Harlock et Seaforth	T. Neilans	13	3	12 do	280 00
Harriston et st. de ch. de f. (G.T.)	C. H. Ward	¼	36	12 do	84 78
do do (T. G. et B.)	do	½	12	12 do	28 26
Hawkesville et Macton	J. McCormick, je	7	6	9 do 7 jours (au 7 janv. '92)	119 50
Hayesville et New-Hamburg	R. Blatchford	3½	6	12 do	148 00
Henfryn et station de ch. de fer	J. H. Thomson	1/16	6	12 do	40 00
Hensall et station de ch. de fer	J. Sutherland	¼	12	12 do	190 48
Hensall et Rodgerville	H. Doan	9¼	6	12 do	200 00
Hensall, Zurich et stat. de ch. de fer	T. Murdock	6⅛	12	12 do	320 00
Hepworth et station de ch. de fer	T. Kemp	⅜	12	6 do (au 30 sept. '91)	80 00
do do	S. Yeo	¾	12	6 do du do	55 00
Hepworth Station et st. de ch. de fer.	J. Vance	60 vgs.	6	5 do (du 1er nov. '91)	10 42
Hereward et station de ch. de fer	J. Hanna	4½	6	12 do	130 00
Hillsburg et station de ch. de fer	J. Carmichael	½	6	12 do	80 00
Hoath Head et Owen Sound	G. Currie	7	2	12 do	110 00
Holland Centre et Lily Oak	J. T. Kelly	4½	1	7 do (au 31 oct. '91)	29 17

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Holland Centre et st. de ch. de fer..	C. Price	1/16	24	12 mois (moins l'amende).	106 00
Holmesville et Porter's Hill.	A. Knox.....	4	3	12 do	75 00
Holmesville et station de ch. de fer.	A. Knox	1/4	12	12 do	50 00
Holstein et Murdoch	G. Pollock.....	4	3	12 do	74 72
Holstein et Nenagh	T. Stephenson ..	8½	6	12 do	234 00
Holstein et station de ch. de fer....	A. Doupe.....	3/8	12	12 do	48 00
Inverhuron et Tiverton.....	D. McKenzie....	3	3	12 do	60 00
Invermay et station de ch. de fer...	A. Neelands	3/4	12	12 do	157 00
Johnson's Mills et Zurich.....	D. Spencer	4	2	12 do	49 00
Kemble et Wolseley....	J. Hearn	5	1	3 do (au 30 juin '91)..	10 00
do do	R. Hurlbut.....	5	1	9 do du do ..	25 50
Kenilworth et Petherton.....	M. Enright.....	3	6	12 do	125 00
Kenilworth et station de ch. de fer..	C. J. Gordon....	½	12	12 do	80 00
Kenneyville et Mitchell Road.....	J. Kenny.	2½	2	12 do	80 00
Killean et Leslie Station.....	J. A. Wilkinson.	1½	6	12 do	90 00
Kincardine et Kintail.....	A. G. Macintyre	17	6	12 do	497 48
Kincardine et Port-Elgin.....	J. Gentles .. .	24	6	12 do	617 00
Kincardine et station de ch. de fer..	J. Hockin	¼	30	12 do	300 00
Kincardine et Royal Oak.....	J. Mills.....	6½	2	12 do	52 00
Kincardine et Walkerton.....	N. Bushell... .	28	6	12 do (moins l'amende)	696 00
Kingarf et Kinloss	B. Moulton.....	4	2	12 do	60 00
Kinghurst et Mooresburg.....	J. A. King	5½	2	12 do	52 00
Kinkora et Sebringville.....	J. Fletcher.....	12	3	12 do	160 00
Kinloss et Lucknow...	J. Brownscombe.	10	6	12 do	200 00
Kinlough et Westford.....	A. Haldenby...	3½	2	12 do	55 00
Kippen et station de ch. de fer.	R. Mellis.....	5/8	12	12 do	100 48
Kossuth et Preston	H. Sohrt.....	5½	2	12 do	70 48
Lake Charles et Oxenden.....	J. Davidson	5	1	12 do	40 00
Langside et Lucknow..	Thompson et Lyons	6½	2	12 do	90 00
Lebanon et Moorefield.....	J. Sinclair .. .	8	3	3 do (au 30 juin '91)..	37 50
do do	R. Kincade.....	8	3	9 do du do ..	75 00
Lindenwood et Presqu'Isle.....	G. Shaw.....	5	1	12 do	40 00
Linwood et Saint-Jacobs....	P. Toole.....	12	6	12 do	365 00
Lions Head et Spry	C. Williams	7	1	5 do (du 1er nov. '91).	20 83
Lions Head et Wiarton.....	do	22	3	12 do	400 00
Lisbon et Wellesley.....	P. Glebe.....	2	2	9 do (au 31 déc. '91)..	45 00
do do	C. Hebel.	2	2	3 do du do ..	15 00
Lisburn et Ripley	D. Teskey.. ...	2¼	2	12 do	25 00
Listowel et Molesworth..	E. Terry.....	11	6	12 do	248 00
Listowel et stat. de ch. de fer (G.'B. et L.E.)	J. A. Hacking..	½	12	12 do	60 00
do do (W.G. et B.)	J. Shank.....	¾	12	12 do	100 00
Lochalsh et Ripley.....	J. McRitchie...	8¼	3	12 do	144 00
Londesborough et stat. de ch. de fer.	J. Bell... . . .	5/8	12	12 do	157 00
Lucknow et station de ch. de fer ...	F. W. McDonald	¾	30	12 do	314 00
Mar et Red Bay.	J. McFarland...	7	2	12 do	77 00
Markdale et station de ch. de fer...	W. Turner.....	⅓	24	12 do (moins l'amende)	84 00
Markdale et Traverston...	T. Edwards.....	8 et 9¼	2 et 3	12 do	127 00
Marsville et Hillsburg Station.....	J. Hanna.....	7½	6	12 do	325 00
Meaford et Owen Sound.....	T. P. Cunningham..	20	12	12 do	250 00
Merritt et Varney.....	J. G. Wilson....	5	2	12 do	77 50
Mildmay et station de ch. de fer....	G. Herringer. ..	¼	12	12 do	100 00
Milverton et station de ch. de fer...	W. H. Dorland.	1	12	12 do	124 80
Mimosa et Orton....	I. Cawthra.	4½	3	12 do	80 00
Mitchell et station de ch. de fer....	W. W. Hicks...	¾	24	12 do	150 72
Mitchell et Russeldale.	J. Cole	8	6	3 do (au 30 juin '91)..	112 50
do do	W. Taylor.....	8	6	9 do du do ..	187 50
Moltke et Newstadt.	K. Lanz.....	2½	3	12 do	75 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Moorefield et station de ch. de fer..	R. Shera.....	¼	24	12 mois	96 00
Moorefield et Trecastle.....	do	3	6	12 do	
Morningdale Mills et Millbank Station.....	J. Lintick.....	5	12	12 do	72 00 275 00
Mossborough et stat. de ch. de fer..	J. I. Hobson....	⅛	12	12 do	60 00
Mount Forest et station de ch. de fer (G., B. et L.E.)	J. H. Coyne....	½	12	12 do	54 94
do do (T., G. et B.)	do	⅝	24	12 do	109 90
Musselburg et Poole.....	W. Burgman..	¾	6	12 do	30 00
Newstadt et station de ch. ce fer....	L. Himmler	⅝	18	12 do	100 00
Nithburg et Stratford.....	H. Kumpf.....	16	6	12 do	520 00
North Bruce et Queen Hill.....	D. McKinnon...	2¾	3	12 do	92 00
North Keppel et Owen Sound.....	W. Johnston....	21	3	12 do	275 00
Olivet et Rothesay..	J. Tremain.....	4	2	12 do	60 00
Orangeville et station de ch. de fer..	J. J. White.....	¾	42	12 do	175 84
Orangeville et Vanatter.....	W. H. Hunter..	5	2	3 do (au 30 juin '91)..	22 00
do do	T. Black, je.....	5	2	9 do du do ..	66 00
Orton et station de chemin de fer...	W. Mooney.....	⅛	12	12 do	50 00
Owen Sound et stat. de ch. de fer ..	W. Bridget.....	1	24	12 do	200 00
Owen Sound et Shallow Lake.....	C. Barfoot, je...	9½	3	8 do (du 1er août '91).	100 00
Owen Sound et boîtes aux lettres....	W. Bridget.....	.....	18	12 do	148 00
Owen Sound et Tara.....	J. Hamilton, je.	20½	6	12 do	610 00
Oxenden et Wiarton.....	J. Crandon.....	3	6	12 do	120 00
Paisley et station de ch. de fer.....	Trelford et Flack	½	24	12 do	131 40
Paisley et Vesta..	W. C. Anstead..	16½	6	12 do	270 00
Palmerston et station de ch. de fer..	J. Taggart	⅛	48	12 do	183 00
Parkhead et station de ch. de fer...	F. Pattison.....	½	12	12 do	75 00
Petersburg et Roseville	F. Kranel	10 et 14	6 et 3	12 do	425 00
Petersburg et St. Agatha.....	J. Kaiser.....	2	6	12 do	140 00
Pinkerton et station de ch. de fer...	J. Connor	2	6	12 do	95 00
Pomona et Priceville	D. Black... .	5	2	12 do	95 00
Port Elgin et station de ch. de fer..	J. Bowes.....	¼	24	12 do	95 00
Port Elgin et Tara	F. Monkman...	16	6	12 do	320 00
Preston et Strasburg.....	F. C. Cornell...	8	6	3 do (au 30 juin '91)..	82 50
do do	W. Buchler.....	10 et 8	6	6 do 9 jours (au 9 juin '92).....	170 25
Preston et Waterloo..	J. S. Bechtel...	10	12	9 do 9 jours (au 7 janv. '92)	359 48
Priceville et Flesherton Station.....	J. Cairns..... .	4	6	2 do (au 30 mai '91)..	20 00
do do	G. McFarlane ..	4	6	10 do du do ..	100 00
Purple Grove et Ripley.....	J. N. Logan....	5	1	12 do	45 00
Puslinch et station de ch. de fer....	H. W. Ironside.	⅛	12	12 do	40 00
Ripley et station de ch. de fer.....	J. McInnes...	⅛	12	12 do	84 00
St. Jacob's et station de ch. de fer..	H. Schlitt.....	½	12	2 do 25 jours (du 7 janv. '92).....	11 67
St. Paul's et station de ch. de fer...	A. Thom	1/16	12	12 do	62 80
Sauble Falls et Wiarton.....	H. Crandon	12	2	3 do (au 30 juin '91)..	32 50
do do	L. Hyatt.....	12	2	9 do du do ..	97 50
Seaforth et station de ch. de fer....	S. Dickson.....	¼	24	12 do	188 40
Seaforth et Wroxeter	Mosgrove et Edgar	15½ et 10	6	6 do (du 1er oct. '91).	250 00
Sebringville et station de ch. de fer.	J. R. Paton.....	¾	12	12 do	90 00
Solway et Walkerton	J. McCallum....	6½	3	12 do	144 00
Southampton et station de ch. de fer	T. Lee.....	⅓	24	12 do	160 00
Stokes' Bay et Tobermory.....	D. Butchart ...	26	1	12 do	192 00
Stokes' Bay et Wiarton.....	H. Crandon	31½	3	12 do (moins l'amende)	493 00
Strasburg et station de chemin de fer de German Mill.....	T. M. Bartholomew..	10	6	2 do 25 jours (du 7 janv. '92).....	32 69
Stratford et station de ch. de fer ...	T. A. Johns	¾	48	12 do	357 96

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Stratford, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Stratford et boîtes aux lettres.....	T. Stoney.	.....	.....	12 mois (au 30 juin '92)..	441 24
Tara et station de chemin de fer....	J. Hamilton....	¾	18	12 do	156 44
Teeswater et station de ch. de fer...	W. Zinger.....	½	18	12 do (moins l'amende)	146 00
Teeswater et Walkerton..	L. Zettel.....	16	6	12 do	459 60
Topping et station de ch. de fer....	E. Taylor.....	6	6	12 do	225 00
Varney et station de ch. de fer.....	F. Eden.....	½	12	11 do (au 29 fév. '92)..	58 67
do do	C. Gadd..	⅛	12	1 do du do ..	5 33
Waldemar et station de ch. de fer..	D. Jenkins.....	½	12	12 do	85 00
Walkerton et station de ch. de fer..	A. McLean.....	1¼	24	12 do	314 00
Waterloo et station de ch. de fer ...	F. Sass.....	2	30	12 do	339 38
do do	do	⅛	30	2 do 20 jours (du 7 janv. '92).....	35 96
Whitechurch et station de ch. de fer	H. D. Henderson	½	12	12 do	80 00
Wiarton et station de ch. de fer....	L. Hyatt	¾	24	12 do	205 00
Wingham et stat. de c. de f. (C.P.).	A. Roe.....	¾	12	12 do	70 00
do do (G.T.)	D. Campbell....	¾	24	12 do	200 96
Wroxeter et station de ch. de fer....	A. Paulin.....	1¼	12	12 do	80 00
				Total	$46,071 22

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DES TROIS-RIVIÈRES.

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale des Trois-Rivières, pendant l'année finissant le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Arthabaskaville et North Ham	J. Côté	21	6	12 mois	396 00
Arthabaskaville et stat. de ch. de fer	T. Perreault	2½	12	12 do	104 50
Arthabaskaville et Victoriaville	P. Lavigne	2½	6	12 do	79 00
Aston Station et stat. de ch. de fer	A. Ouellette	120 vgs.	6	12 do	20 00
Aston Station et Saint-Léonard	N. Doucette	9	6	12 do	250 00
Aston Station et Saint-Sylvère	J. Taillon	5½	3	12 do	80 00
Batiscan et station de chemin de fer	T. Laquerre	1¼	12	12 do	100 00
Batiscan et St-Pierre les Becquets	F. Maguy, jeune	3	6	3 do (au 30 juin '91)	37 50
do do do	do	3	12	9 do du do	157 50
Beaurivage et Parkhurst	J. Machell	3	6	12 do	58 00
Bécancour et Sainte-Gertrude	A. Roy	10½	6	12 do	244 00
Bécancour et Saint-Grégoire	N. Vigneault	9	6	12 do	197 17
Berthier et Ile Dupas	P. Moreau	2½	3	3 do (au 30 juin '91)	15 00
do do	O. Lemire	2½	3	9 do du do	41 25
Berthier et station de chemin de fer	F. Plante	2½	13	12 do	162 48
Berthier Junction et Saint-Félix de Valois	S. Tessier	13	6	12 do	480 00
Blandford et Stanfold	T. Leblanc	9	4	12 do	124 48
Cap Magdeleine et stat. de ch. de fer	O. Toupin	5	12	12 do	180 00
Champlain et station de ch. de fer	N. Abel	2	12	12 do	90 00
Chantelle et Rawdon	M. Crépeau	17	3	12 do	200 00
Charlemagne et L'Assomption	J. Belhumeur	9	6	12 do	250 00
Chatillon et Saint-Zéphirin	E. Beliveau	5½	3	12 do	99 00
Chaumont et Saint-Agapit	E. T. Paquet	3	3	12 do	40 00
Coocoocache et La Tuque	T. A. Reynolds	48	2 p.m.	12 do	62 50
Craig's Road Station et Saint-Sylvestre-Est	M. Vaillancourt	24	6	12 do	492 00
D'Auteuil et Kingsey Falls	J. D. Morin	6½	2	12 do	70 00
East Arthabaska et Larochelle	L. D. Bélanger	4	3	12 do	60 00
East Arthabaska et Saint-Fortunat	P. Juneau	17	3	12 do	214 00
East Arthabaska et Stanfold	B. Poisson	5	6	12 do	125 00
Fortierville et Saint-Jean Deschaillons	J. B. Fortier	11	3	12 do	130 00
Gentilly et Leclercville	N. Beauchêne	25	6	12 do	570 00
Gentilly et Trois-Rivières	do	16	6	12 do	392 00
Grand'Mère et Lac à la Tortue	R. Pincombe	2½	6	12 do	60 00
Grand'Mère et Sainte-Flore	J. Deziel	4	6	12 do	136 00
Grandes Piles et LaTuque	P. Chandonnet	72	1	12 do	237 00
Grand Saint-Esprit et Sainte-Monique	J. A. Pinard	2¾	3	12 do	50 00
Hunterstown et Louiseville	H. Durand	17	6	12 do	299 00
Joliette et station de chemin de fer	J. Mirault	8	12	12 do	544 00
Joliette et Saint-Liguori	H. L. Desy	9	6	12 do	225 00
Joliette et Sainte-Mélanie	C. Etu	14	6	12 do	285 00
Joliette et Saint-Paul d'Industrie	F. Perreault	4	6	12 do	120 00
Kildare et Saint-Alphonse	G. E. Trudeau	12	3	12 do	156 00
La Baie et Nicolet	T. Vigneau	9	6	12 do	249 00
La Baie et Saint-Zéphirin	do	8	6	12 do	220 00
La Baie et Yamaska	do	24½	6	7 do (au 31 oct. '91)	437 50
do do	do	20	6	5 do du do	255 10
Lac à la Tortue et stat. de ch. de fer	J. Buisson	¼	12	12 do	25 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale des Trois-Rivières, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Lac Bellemare et Shawenegan.....	C. Gelinas.....	9	1	7 mois (du 1er sept. '91).	35 00
Lachenaie et Terrebonne.....	C. Pauze	4½	6	12 do	123 00
Lanoraie et station de chemin de fer.	N. Delisle.....	6	6	12 do	89 48
L'Assomption et Saint-Sulpice.....	P. H. Royal....	5	6	12 do	175 00
Laurentides et station de ch. de fer.	D. Tourangeau..	¼	12	12 do	70 00
Laurentides et Saint-Calixte de Kilkenny	P. Chartrand...	10	3	12 do	120 00
Lavaltrie et station de chemin de fer.	D. Giguère	8	6	6 do (au 30 sept. '91).	144 00
do do	G. Giguère	8	6	6 do du do ..	60 00
Leclercville et Sainte-Croix.....	L. Langlois....	18	6	12 do	600 00
L'Epiphanie et station de ch. de fer..	E. Leblanc	¾	12	12 do	120 00
L'Epiphanie et Saint-Jacques.....	G. Forest.....	12½	6	12 do	325 00
L'Epiphanie et Sainte-Julienne.....	T. Belle	18	6	3 do (au 30 juin '91)..	120 00
do do	J. P. Hétu	18	6	9 do du do ..	375 00
Lotbinière et Rivière Boisclair	F. X. Beaudet..	6	3	12 do	78 00
Louiseville et Nancy.....	R. Caron.. ..	6	2	12 do	60 00
Louiseville et station de ch. de fer..	P. Lefebvre....	½	12	12 do	99 00
Louiseville et Sainte-Ursule.....	A. Sivigny.....	5½	6	12 do	99 00
Maddington Falls et sta. de ch. de fer.	A. Trudel	4½	6	12 do	95 00
Mascouche et Mascouche Rapids...	J. Carmichael..	3½	3	12 do	75 00
Mascouche et station de ch. de fer..	P. Robert	1¼	6	12 do	79 00
Mastigoche et Saint-Gabriel de Brandon..	I. O. Hénault ..	9	1	12 do	36 00
Méthot's Mills et stat. de ch. de fer.	L. L. Ratté....	.....	.....	4 do 18 jours (au 30 sept. '91).	11 00
Méthot's Mills et Sainte-Agathe....	do	8	6	12 do	180 00
Méthot's Mills et Saint-Flavien	do	4	6	12 do	125 00
New-Armagh et Saint-Sylvestre..	J. Orr, jeune ...	4½	2	12 do	50 00
Nicolet et Saint-Grégoire	J. Page.....	8	12	12 do	374 00
Nicolet et Sainte-Monique	H. Beaudry.....	8	6	12 do	150 00
Notre-Dame de la Mercie et Saint-Donat de M.	C. Villeneuve...	11¾	2	3 do (du 1er janv. '92)	30 00
Notre-Dame de la Mercie et Saint-Emile de M.....	T. Page	9	2	3 do do ..	32 50
Pierreville et Pierreville Mills.....	H. Comtois.....	4½	6	5 do (du 1er nov. '91).	53 95
Pierreville et Saint-Elphège.....	J. Boivin.....	7	6	12 do	190 00
Pointe du Lac et stat. de ch. de fer.	A. Biron... ...	¾	12	12 do	80 00
Pont de Maskinongé et st. de ch. de f.	A. Lafrenière...	⅓	12	12 do	50 00
Pont de Maskinongé et Saint-Justin.	E. M. Chapdelaine	5	6	12 do	240 00
Proulxville et Saint-Tite.....	J. Rancour.....	6	3	12 do	74 00
Radnor Forges et stat. de ch. de fer.	J. J. Drummond	½	12	2 do (du 1er fév. '92)..	5 00
Rawdon et Saint-Liguori	E. Rowan	9	6	12 do	147 00
Repentigny et Saint-Paul l'Ermite..	A. Perreault....	2	6	12 do	80 00
Rivière David et stat. de ch. de fer.	O. Houde.	⅓	12	12 do	60 00
Rivière David et Saint-Pie de Guire	I. Dauplaise, aîné	8	6	12 do	200 00
Rivière Mekinac et Saint-Joseph de Mekinac	J. L. Doucette..	8	2 p.m.	7 do (du 1er sept. '91).	21 00
Rivière Noire et stat. de ch. de fer..	A. E. Beauchemin	10 vgs.	12	12 do	20 00
Rivière Noire et Saint-Valère de Bulstrode	do ..	4½	6	12 do	160 00
Saint-Adolphe et Saint-Stanislas...	E. Lafontaine...	9	1	7 do (du 1er sept. '91).	29 17
Saint-Agapit et stat. de ch. de fer..	J. Paquet	½	12	12 do	75 00
Saint-Alexis des Monts et St-Paulin	J. B. Drolet....	10	6	12 do	350 00
Saint-Alphonse et Sainte-Béatrice..	E. Riopel.....	4	3	6 do (au 30 sept. '91).	37 50
do do	L. Page.....	4	3	6 do du do ..	27 50
Saint-Alphonse et Saint-Côme.....	A. Labine.....	12	2	12 do	112 00
Ste-Angèle de Laval et st. de ch. de f.	J. Coulombe....	¼	12	12 do	24 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale des Trois-Rivières, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Sainte-Anne de la Pérade et station de chemin de fer	J. U. Marcotte	½	12	12 mois	105 00
Sainte-Anne de la Pérade et Saint-Prosper	J. Cossette	7	6	3 do (au 30 juin '91)	27 00
do do	J. Courtois	7	6	9 do du do	89 50
Saint-Antoine et Saint-Apollinaire	J. H. Lambert	5	3	12 do	75 00
Saint-Barnabé et Saint-Elie	A. Menançon	9	6	12 do	195 00
Saint-Barnabé et Yamachiche	C. Gelinas	12	6	12 do	190 00
St-Barthélemi et stat. de ch. de fer	J. B. Joinville	1½	12	12 do	69 00
Saint-Barthélemi et Saint-Edmond de Berthier	J. Valois	10½	1	8 do (du 1er août '91)	50 00
Sainte-Bridgitte des Saults et Sainte-Monique	H. St. Pierre	13	3	12 do	200 00
Saint-Célestin et stat. de chem. de fer	E. Arseneau	1¼	6	12 do	60 00
Sainte-Clothilde et Victoriaville	P. Lavigne	18	6	12 do	214 00
Sainte-Croix et Saint-Nicholas	F. Marion	18	6	12 do	505 00
Saint-Cuthbert et stat. de ch. de fer	I. Grandchamp	3	6	12 do	69 00
Saint-Cuthbert Station et station de chemin de fer	J. Marchand	⅙	12	12 do	12 00
Saint-Damien de Brandon et Saint-Gabriel de Brandon	L. Peltier	6	4	3 do (au 30 juin '91)	47 50
do do	J. Bélanger	6	4	9 do du do	127 50
Saint-Didace et Saint-Gabriel de Brandon	E. Germain	6	6	12 do	140 00
Saint-Donat de Montcalm et Saint-Théodore de Chertsey	W. Ritchie	29½	1	9 do (au 31 déc. '91)	105 00
Sainte-Emélie de l'Energie et Saint-Jean de Matha	G. Clermont	12	2	12 do	192 50
Sainte-Emélie de l'Energie et Saint-Michel des Saints	A. Basinais	33	2	12 do	400 00
Saint-Emile de Montréal et Saint-Théodore de Chertsey	L. Giguère	8¼	2	3 do (du 1er janv. '92)	27 50
Sainte-Eulalie et station de ch. de fer	E. Prince	4	6	12 do	110 00
Saint-Félix de Valois et Saint-Jean de Matha	E. Lessard	8	6	12 do	200 00
Saint-Gabriel de Brandon et Saint-Norbert	D. Provost	10½	6	12 do	285 00
Sainte-Geneviève de Batiscan et station de chemin de fer	O. Prenevost, jeune.	4	12	12 do	97 48
Sainte-Geneviève de Batiscan et Saint-Stanislas	F. Despins	8	6	12 do	180 00
Sainte-Gertrude et Sainte-Marie de Blandford	D. Beauchesne	6	3	12 do	45 00
Saint-Jacques et Ste-Marie Solomée	A. Mireault	4	2	12 do	50 00
Saint-Narcisse et Trois-Rivières	C. Hamelin	19	6	12 do	380 00
Saint-Norbert et stat. de ch. de fer	S. Carpentier	9	6	12 do	290 00
Saint-Pierre les Becquets et Sainte-Sophie de Levrard	D. Fournier	12	3	12 do	125 00
Saint-Rémi de Tingwick et Warwick	N. Champagne	13	6	12 do	396 00
Sainte-Thècle et Saint-Tite	F. Boutet	9	6	6 do (au 30 sept. '91)	70 00
do do	do	9	6	6 do du do	145 00
Saint-Tite et station de chem. de fer	G. Lahaye	6	6	12 do	139 00
Shawenegan et Trois-Rivières	P. Lapolice	21	6	12 do	380 00
Stanfold et station de chem. de fer	G. P. Nadeau	⅙	12	3 do (au 30 juin '91)	6 25
do do	F. E. Poitras	⅙	12	9 do du do	18 75
Trois-Rivières et stat. de ch. de fer	J. P. Marineau	¾	37	12 do	288 60
Trois-Rivières et boîtes aux lettres	do	2	18	12 do	300 00
Trois-Rivières et Valmont	H. Sigman	15	3	12 do	160 00
Vincennes et station de chem. de fer	M. Dessureault	3	6	12 do	150 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale des Trois-Rivières, etc.—*Fin.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Walker's Cutting et stat. de ch. de f.	S. Labreque....	120 vgs.	12	12 mois	24 00
Warwick-Est et stat. de chem. de fer	E. Martet.....	180 vgs.	6	12 do	18 00
Yamachiche et station de ch. de fer	P. Pellerin.....	⅓	12	12 do	55 00
Yamaska et stat. de chemin de fer.	G. Senécal.....	35 vgs.	12	12 do	32 00
				Total.....	$21,631 66

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

DIVISION POSTALE DE TORONTO.

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Abingdon et Canfield	W. Young	12	3	12 mois	155 00
Abingdon et Winona	J. Williams	15½	3	12 do	239 00
Acton et Knatchbull	T. Wilson	5	2	12 do	75 00
Acton et Speyside	do	5	2	12 do	75 00
Agincourt—Ch. de fer canadien du Pacifique et ch. de fer Midland	W. Lawton	⅞	12	12 do	125 00
Agincourt et station de ch. de fer	do	⅓	6	12 do	30 00
Air Line Junction et stat. de ch. de f.	M. Minnes	¼	6	12 do	40 00
Alberton et Lynden	B. Dunham	7½	6	10 do (au 31 janv. '92)	156 66
Albion, Castlederg et Mount Wolfe	S. J. Snell	6 et 5	6 et 3	12 do	260 00
Albion et station de chemin de fer	T. D. Elliott	½	24	12 do	60 00
Aldershot et Waterdown	W. Prudham	3½	12	12 do	120 00
Algoma Mills et station de ch. de fer	H. F. McQuire	¼	12	12 do	125 60
Allanburg et station de chem. de fer	W. Livingston	½	12	6 do (au 30 sept. '91)	53 20
do do	R. Skinner	½	12	6 do du do	60 00
Alloa et Edmonton	R. Campbell	6	3	12 do	90 00
Alton et station de chemin de fer	A. Menzies	1	12	12 do	100 48
Amigari et station de chemin de fer	A. B. Hurrell	⅛	12	12 do	65 00
Ancaster et Hamilton	J. Phillips	7	12	12 do	238 00
Appleby et station de chemin de fer	J. Prescott	¾	6	12 do	82 00
Armadale et Unionville	M. R. Hemingway	5¼	3	12 do	89 48
Ash et station de chemin de fer	J. Allan	⅛	6	12 do	44 00
Ashgrove et Georgetown	E. Nixon	4	6	12 do	200 00
Attercliffe Station et stat. de ch. de f.	J. Sundy	⅛	12	12 do	100 00
Aurora et station de chemin de fer	D. W. Doan	½	24	12 do	120 00
Aurora et Schomberg	W. Pinkerton	15	6	12 do	445 00
Aurora et White Rose	D. W. Doan	12 a. r.	3	12 do	150 00
Ballantrae et station de ch. de fer	R. Hill	¼	12	12 do	60 00
Barrie Island et Gore Bay	W. U. Runnalls	12	1	12 do	100 00
Bar River, Echo Bay et s. de ch. de f.	W. Lindlay	8 et 1/16	1 et 6	12 do	102 50
Beamsville et Rosedene	C. McKay	11	6	12 do	355 00
Bedford Park et Toronto	J. Hendry	5½	6	12 do	330 00
Belfountain et station de ch. de fer	C. F. Byam	1⅓	6	10 do (au 31 janv. '92)	95 83
do do	do	1½	12	2 do du do	33 33
Bellingham et Ironbridge	D. Bell	11	1	12 do	53 75
Bendale et Woburn	W. L. Larway	2	6	12 do	80 00
Bethany et station de chemin de fer	N. M. Kelly	1/16	12	12 do	90 00
Binbrook et Glanford Station	J. Henderson	5	6	12 do	170 00
Biscotasing et station de ch. de fer	P. J. Finlan	50 pds.	12	12 do	15 70
Black Creek et station de ch. de fer	I. H. Allen	⅛	12	12 do	62 80
Blackstock et Cadmus	T. W. Robertson	2½	6	12 do	100 00
Blackstock et Purple Hill	W. Bartley	4	2	12 do	55 00
Blind River et station de ch. de fer	W. R. Lawton	¼	6	7 do (au 31 oct. '91)	36 80
do do	do	¼	12	5 do du do	26 00
Blizzard Mine et Sudbury	J. Ferguson	6½	6	7 do (au 31 oct., '91)	145 83
Bowmanville et Cæsarea	D. E. Gifford	24½	6	12 do	560 48
Bowmanville et Courtice	C. W. Lent	4½	3	12 do	80 00
Bowmanville et Tyrone	R. Hodge	7	6	12 do	150 00
Brampton et Huttonsville	J. Hyatt	4	6	12 do	110 00
Brampton et Nortonville	J. Norton	3	3	12 do	50 00
Brampton et station de ch. de fer	A. J. Hood	⅜	12	12 do	135 00
Bronte et station de chemin de fer	J. S. McDonald	1¼	12	12 do	125 20
Brookfield Station et station de chemin de fer	M. Topp	2	6	12 do	50 00
Brooklin et station de chem. de fer	R. D. Hay	½	12	12 do	70 00
Brougham et Markham	S. G. Reesor	13	6	12 do	400 00
Brougham et Whitby	J Scott	12	6	12 do	400 00
Bruce Mines et Cloudslee	N. McEwan	5	1	12 do	40 00
Bruce Mines et Cockburn Island	C. E. Hendrickson	42	1	Partie de saison 1890-91	40 00
Bruce Mines et MacLennan	do	22½	2	Partie des saisons 1890-91 et 1891-92	77 07

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Bruce Mines et MacLennan	G. Marks	22½	2	Partie de saison 1891-92	104 00
Bruce Mines et station de ch. de fer	W. Fleming	2	12	12 mois	314 00
Bruce Mines et Rydal Bank	W. R. Smyth	6	2	12 do	104 00
Brunswick et station de ch. de fer	L. C. Patterson	1/16	6	12 do	60 00
Burlington et Port-Nelson	W. Bamford	1½	6	12 do	90 00
Burlington et station de ch. de fer	do	1½	6	12 do	90 00
Burlington Beach et station de chemin de fer	J. Hughes	1	12	3 do 23 jours (au 14 oct. '91)	34 95
Burnaby et station de chemin de fer	W. A. Kinnard	2	3	12 do	50 00
Cache Bay et station de ch. de fer	J. Jessup	700 vgs.	12	12 do	50 00
Caldwell et Caledon	N. Patterson	4½	6	12 do	208 12
Caledon et station de chemin de fer	do	½	18	12 do	81 00
Caledonia et Empire	S. Arrell	15	6	6 do (du 1er oct. '91)	222 50
Caledonia et Sinclairville	do	15	6	6 do (au 30 sept. '91)	210 00
Campbellcroft et station de ch. de f.	A. Smith	70 pds.	6	12 do	35 00
Campbellville et station de ch. de fer	S. R. Lister	⅛	6	12 do	50 00
Canfield, Darling Road et Warner	I. Swayze	6 et 2¾	6 et 3	12 do	197 16
Carleton West et stat. de ch. de fer	J. Hayes	¼	12	12 do	55 00
Carluke et Hamilton	W. J. Walker	13¼	6	12 do	320 00
Carrville et Sherwood	J. Coombs	2	6	12 do	80 00
Cartier et station de chemin de fer	E. Fry	⅛	12	12 do	10 00
Castlemore et Kleinburg Station	J. Hugill, jeune.	14 a.r.	6	12 do	250 00
Cataract et station de chemin de fer	J. Howard	½	12	12 do	75 00
Cedar Dale et station de ch. de fer	W. Coleman	⅛	25	12 do (moins l'amende)	124 00
Chapleau et station de chem. de fer	J. M. Austin	⅛	12	12 do	75 00
Chelmsford et station de ch. de fer	E. Belanger	1/16	3	11 do (au 29 fév. '92)	27 50
do do	G. Bennett	1/16	12	1 do du do	4 16
Cheltenham, Campbell's Cross et station de chemin de fer	A. S. Campbell	½ et 21 a.r.	12 et 6	12 do	339 00
Cherrywood et Whitevale	A. McPherson	3½	3	12 do	100 00
Chippawa et Niagara Falls	J. C. Hull	6	12	12 do	500 00
Churchville et station de ch. de fer	T. A. Fogarty	½	6	12 do	80 00
Claremont et station de ch. de fer	E. Derusha	¾	12	12 do	109 90
Claremont et Stouffville	J. Yake, jeune	19 a.r.	6	12 do	270 00
Clarke et Kendal	M. Stanton	6½	6	12 do	181 52
Clarke et station de chemin de fer	J. Pethick	5½	12	12 do	279 46
Clarkson et station de ch. de fer	W. W. Clarkson	1/16	6	12 do	25 00
Clyde et station de chemin de fer	E. McNichol	1½	6	12 do	100 00
Cockburn Island et Thessalon	W. Higgins	15	1	Partie de saison 1891-92	108 00
Coleman et station de chem. de fer	T. Gibson	⅙	12	12 mois	120 00
Collins Inlet et Killarney	D. DeLamoranière	18	1	12 do	153 40
Cooks Mills et station de ch. de fer	C. E. Smith	¼	12	12 do	125 60
Cooksville et station de ch. de fer	C. R. Colwell	1	12	12 do	140 00
Copetown et Orkney	J. McCarthy	3	6	12 do	170 00
Copper Cliff et Sudbury	T. Smiles	5	6	9 do (au 31 déc. '91)	93 75
do do	Byers & Pierce	5	6	3 do du do	42 50
Credit Forks et station de ch. de fer	G. G. Smith	¼	12	12 do	78 00
Crowland et Welland	J. McQueen	4	3	12 do	109 00
Davenport et Fairbank	D. McComb	2½	6	12 do	93 60
Davenport et station de ch. de fer	W. Rowntree	50 vgs.	12	12 do	20 00
Davenport et Junct. Ouest, Toronto	J. S. Kirkwood	1	6	4 do (du 1er déc. '91)	25 00
Desert et Stobie Station	J. W. Alderson	7	2	12 do	104 00
Don et Toronto	A. Hogg	8	6	12 do	360 00
Dovercourt et Yorkville	H. W. Handcock	4½	6	12 do	125 00
Downsview et station de ch. de fer	J. E. Clarke	⅜	6	12 do	100 00
Drumquin et Milton	J. McIntosh	18 a. r.	6	12 do	300 00
Dunbarton et Frenchman's Bay Station	B. Pizer	⅜	13	12 do	125 00
Dunbarton et Liverpool Market	do	1	6	12 do	76 00
Dundas et Hamilton	J. Herriman	5	6	12 do	125 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Dundas et Sheffield	J. Moore	14½	6	12 mois	449 00
Dunnville et station de chem. de fer.	M. Culleton	¼	24	12 do	133 32
Dunnville et Wellandport	L. Durham	12	6	12 do	331 00
East Toronto et station de chemin de fer de Little York	J. P. Shaw	¼	18	2 do (au 1er fév. '92).	10 83
Edgeley et Thornhill Station	J. Burkholder	2	6	12 do	122 00
Edmonton et station de chem. de fer	W. Goulding	½	6	3 do (et 30 juin '91)	7 50
do do	R. Quin	½	6	9 do du do	52 50
Elcho et Smithville	E. Evans	8	2	5 do (au 31 août '91)	28 95
do	do	8½	2	7 do du do	42 86
Elder's Mills et stat. de chem. de fer	D. Elder	¼	6	12 do	60 00
Elia et station de chemin de fer	S. T. Brooke	½	6	12 do	75 00
Elizabethville et Port-Hope	J. F. Beatty	30 a. r.	6	12 do	470 00
Elmbank et Malton	I. Sanders	25 a. r.	6	12 do	367 00
Emery et station de chemin de fer	J. Watson	¼	6	12 do	57 50
Enfield et Oshawa	W. J. Fisher	14	3	4 do (au 31 juil. '91)	45 78
do	M. Vickery	14	3	8 do du do	116 66
Fleetwood et Franklin	W. Stacy	2	4	12 do	72 50
Fonthill et North Pelham	J. A. McQueen	10	3	12 do	220 00
Fort Erié et station de chem. de fer.	H. C. Lewis	1½	48	12 do	360 00
Fort William et stat. de chem de fer	J. Livingstone	¼	12	12 do	245 00
Fort William-Ouest et st. de ch. de f.	A. McLaren	1/10	12	12 do	120 00
Franconia et Perry Station	V. A. Clark	7	6	12 do	137 00
Franklin et station de chem. de fer.	J. Hadden	100 pds.	12	12 do	70 00
Freelton et Mountsberg	B. B. Johnson	3½	3	12 do	100 00
Freeman et station de chem. de fer.	E. B. Freeman	1/16	30	12 do	109 90
Garden River et stat. de ch. de fer.	W. R. Cunningham	1	3	12 do	78 50
Garrison Road et Stevensville	J. D. Gilmour	10	2	12 do	120 00
Georgetown et stat. de chem. de fer.	McCollum et Watson	½	18	6 do (au 30 sept. '91).	62 50
do do	W. F. McCollum	½	18	6 do du do	70 20
Georgetown et Terra Cotta	J. H. Orr	6	6	12 do	172 00
Glamorgan et Millbrook	J. Kennedy	6	2	12 do	100 00
Glanford Station et st. de ch. de fer	H. Clark	½	6	12 do	50 24
Glen Major et Myrtle	W. R. Derby	7	6	12 do	224 00
Goodwood et station de ch. de fer	M. Chapman	⅛	12	12 do	60 00
Gore Bay et Kagawong	W. H. Baxter	12	1	Partie des saisons '90-91 et 1891-92	44 00
Gore Bay et Meldrum Bay	R. Porter	58	1	12 mois	325 00
Gore Bay et Perivale	R. T. Hall	17	1	8 do (au 30 nov. '91)	73 33
Gore Ray et Providence Bay	do	27½	1	4 do du do	66 66
Gore Bay et Spanish River Station	W. H. Baxter	24 et 33	2	Partie des saisons 1890-91 et 1891-92	430 00
Gormley et Unionville	J. Lunan	25 a. r.	6	12 mois	380 00
Goulais Bay et Sault Ste-Marie	A. McAulay	26	1	12 do	234 00
Grassy's Corners et Smithville Road	R. H. Walker	2	2	12 do	37 50
Greenbank et Blackwater Junction	E. Dusty	6½	6	12 do	165 00
Green Bay et Little Current	C. Skippen	12	1	12 do	71 25
Green River et station de ch. de fer.	R. Stephenson	1½	12	12 do	94 00
Grimsby et Smithville	G. H. Merritt	8	12	12 do	500 00
Grimsby Park et station de ch de fer	N. Phelps	¼	24	Saison 1891	36 00
Grimsthorpe et Providence Bay	S. Grimes	5	1	8 mois (au 30 nov. '91)	22 66
Guelph et Hamilton	J. Herriman	31½	6	12 do	1,000 00
Hamilton et Lowville	T. Langton	20	6	12 do	424 00
Hamilton et North Barton	A. W. Swazie	2½	6	12 do	50 00
Hamilton et station de ch. de fer	C. Armstrong	1	30et18	12 do	948 25
Hamilton et Stony Creek	G. Gibbons	7	12	12 do	350 00
Hamilton—Transport des facteurs	Cie. ch. f. Urbain d'Hamilton			12 do	600 00

Détails des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Hamilton et boîtes aux lettres	E. S. Waterman.	.....	.....	12 mois	819 00
Hamilton Beach et st. de ch. de fer.	J. Hughes	1	3	5 do 16 jours du 15 oct. 1891)	11 55
Hampton et Solina	E. B. Cryderman	2¼	3	12 do	50 00
Harrisburg et Troy	M. O'Riley	4	6	12 do	200 00
Harrisburg et Weir	W. O. Williamson	2½	3	3 do (au 30 juin '91)	11 25
do do	D. Mannen	2½	3	9 do du do	37 50
Hayesland et Mill Grove	E. Young	3½	6	12 do	136 00
Hewitt et station de chem. de fer	J. B. Hewitt	¾	6	12 do	45 00
Humber et Weston	M et J. Harris	8	6	12 do	300 00
Humber Bay et station de ch. de fer	W. T. Duck	150 vgs.	24	12 do	80 00
Humberstone et station de ch. de fer	V. Hopf	½	24	12 do	124 80
Inglewood et station de ch. de fer	J. M. Scott		12	12 do	52 00
International Bridge et station de fer chemin	G. Graham	¼	24	12 do	150 00
Ironbridge et Thompson	R. Arnill	8	2	12 do	112 75
Islington et station de chem. de fer.	T. Musson	½	6	12 do	94 20
Jackfish Bay et station de ch. de fer.	S. A. Eakins	¼	12	12 do	130 00
Janetville et Pontypool	J. Chambers	29 a. r.	6	12 do	440 00
Jefferson et King Station	G. Harper	10½	6	12 do	353 68
Jocelyn et Marksville	C. Young	12½	1	12 do	90 00
Jordan et Pelham Union	H. N. Cosby	4	2	12 do	60 00
Kelso et Christie's Siding	D. Smith	⅛	6	12 do	50 00
Killarney, Manitowaning et Little Current	J. J. Taylor	25 et 24	2 et 3	Partie des saisons 1890-91 et 1891-92	545 14
Kilmanagh et Mono Road Station	H, McTaggart	3	3	12 mois	90 00
King, Holly Park et Nobleton	W. Alcox.	10 et 4¾	6 et 3	12 do	350 00
King et station de chemin de fer	J. Irwin	½	6	12 do	60 00
Kirkwall, Rockton et Valens	J. Harper	15 a. r.	6 et 2	12 do	195 00
Kleinburg et station de chem. de fer	J. Cairns	1¼	12	12 do	150 00
L'Amaroux et Agincourt Station	A. Mason	4	3	12 do	100 00
Lambton Mills et stat. de ch. de fer.	J. Lynn	¼	18	12 do	162 00
Langstaff et Thornhill	H. Horne	1¼	6	12 do	60 00
Lemonville et Stouffville	J. McConnochie.	5½	6	12 do	190 00
Leskard et Newcastle	M. Jackson	10	6	12 do	300 00
Leskard et New-Park	R. Fuller	4	2	9 do (au 31 déc. '91).	39 36
do do	R. Miller	4	2	3 do du do	11 87
Lily Lake et Manitowaning	H. McLaughlin.	7	1	12 do	70 00
Linton et Lloydtown	W. Rolling	3¾	6	12 do	150 00
Lisgar et Trafalgar Station	W. J. Marshall.	1	6	12 do	81 36
Little Current et Massey Station	W. Peters	26	3	Partie des saisons 1890-91 et 1891-92	552 00
Little Current et Sheguindah	W. Caughill	8	2	Saison 1891	50 00
Little Rapids et Thessalon	J. B. Dobie	3	1	7 mois (au 31 oct. '91)	15 16
Lockton et Centreville Station	D. Horan, jeune	1¾	6	6 do (au 30 sept. '91)	47 50
do do	S. Squier	1¾	6	6 do du do	42 50
Long Branch et station de ch. de fer	A. R. Buckels	¼	12 et 6	8 do (du 1er août '91).	26 66
Lowbanks et Boulton Ditch Crossing	I. Michener	¾	6	12 do	80 00
Lowville et Milton	W. Griffith	7	6	12 do	200 00
Lynden et Trinity	B. Dunham	10½	6	2 do (du 1er fév. '92))	38 81
MacLennan et Port-Finlay	M. MacLennan.	2½	2	Saison 1891	46 50
Macville et station de chemin de fer.	J. Archdekin	⅕	6	12 mois	55 00
Malton et Sandhill	S. Scales	12	6	12 do	321 00
Malvern et Scarboro' Junction	R. Bell	23¾ a. r.	6	12 do	410 00
Manchester et station de ch. de fer.	J. Tennyson	1¼	12	12 do	95 00
Manitowaning et Providence Bay	J. Robinson	34	2	12 do	408 00
Manitowaning et Wikwimekong	J. B. Flamand	6	2	12 do	105 00
Mansewood et station de ch. de fer.	I. Wooding	⅛	6	12 do	50 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Manvers Station et stat. de ch. de fer	H. McCullough.	¼	6	12 mois	39 24
Maple et Purpleville	J. Rupert	14 a.r.	6	12 do	219 00
Maple et station de chemin de fer	J. Hood	½	12	12 do	136 00
Markham et station de chem. de fer.	F. G. Percy	½	24	12 do	157 00
Markstay et station de chem. de fer.	A. S. Lefebvre	200 vgs.	6	3 do (du 1er janv. '92)	6 25
Marksville et Tenby Bay	B. P. Fuller	13	1	12 do	65 00
Marshville et stat. de chem. de fer	W. McOuet	3½	12	12 do	200 00
Massey Station et stat. de ch. de fer.	D. G. McDonald	20 per.	6	5 do (au 31 août '91)	26 20
do do	do	20 per.	12	7 do du do	36 60
Meadowvale et stat. de ch. de fer	C. W. Switzer	⅛	12	12 do	135 00
Melville Cross et stat. de ch. de fer.	H. Scott	¼	6	12 do	30 00
Michipicoten, rivière, et Grassett Station	W. Spence	55	2	12 do	288 00
Millbrook et boîtes aux lettres	W. Williams	¾	6	12 do	50 00
Millbrook et Pleasant Mount	J. McLean	8	6	12 do	263 00
Millbrook et stat. de chem. de fer	W. Vance	¾	30	3 do (au 30 juin '91)	70 20
do do	do	¾	36	9 do du do	254 88
Milton et stations de chem. de fer	J. McIntosh	¼ et ½	12et18	12 do	130 00
Mindemoya et Tehkummah	H. Cowan	27	1	12 do	140 00
Mono Mills et Mono Road Station	R. Arlow, jeune.	9	6	12 do	343 00
Mono Road Station et st. de ch. de f.	J. Judge	1/16	6	12 do	25 00
Montrose et Port Robinson	A. Welstead	5	3	12 do	117 50
Mount Albion et Rymal Station	C. Stewart	2½	6	12 do	110 00
Mount Dennis et stat. de ch. de fer.	G. Marshall	100 vgs.	12	3 do (du 1er janv. '92)	7 50
Mulgrave et Ridgeway	C. J. Bitner	4	3	12 do	78 00
Murilla et station de chem. de fer	J. McLean	½	12	12 do	175 00
Murilla et Silver Mountain	McKenzie Frères	24	3	12 do	400 00
Myrtle et station de chem. de fer	W. R. Derby	¼	12	12 do	60 00
Nassagaweya et Campbellville Station	J. Easterbrook	5½	6	12 do	200 00
Nelsonville et station de chem. de fer	T. Lannin	⅛	6	4 do (du 1er déc. '91)	20 00
Nepigon et station de chem. de fer	J. A. McDonald	½	6	12 do	78 59
Netherby et station de ch. de fer	J. W. Current	¾	6	3 do (au 30 juin '91)	18 75
do do	E. L. Green	¾	6	9 do du do	52 50
Newcastle et Orono	M. Jackson	5	6	12 do	155 00
Newmarket et Pine Orchard	T. Somerville	4½	3	12 do	89 00
Newmarket et station de ch. de fer.	do	⅝	24	12 do	114 00
Niagara et Niagara Falls	W. J. Sheppard.	15	6	12 do	525 00
Niagara et stat. de chemin de fer	R. Warren	¼	12	12 do	60 00
do do	do	¼	6	Saison 1891	10 00
Niagara et Sainte-Catherine	J. Abbott	12	6	12 mois	448 00
Niagara Falls et stat. de ch. fer	W. W. Woodruff	¼	12	12 do	52 00
do do	do	¼	6	Saison 1891	8 67
Niagara Falls et Pont Suspendu, N.-Y	do	½	6	12 mois	84 00
Norval et stat. de chemin de fer	T. Hewson	1½	6	12 do	100 00
Oakville et Trafalgar	E. Hillmer	4	6	12 do	225 00
Oshawa et Raglan	J. S. Yeomans	9	6	12 do	245 00
Oshawa et boîtes des lettres aux rues.	W. H. Thomas	¾	12	12 do	65 00
Palermo et Bronte Station	A. Coffee	3	6	12 do	190 00
Parkdale—ch. de f. du C. P. et G.-T.	T. W. Todd	1/16	6	12 do moins l'amende	98 00
Peninsular Harbour et st. de ch. de f.	H. Wilson	⅓	6	12 do	75 00
Pine Grove et Woodbridge	G, Elliston	1¼	6	12 do	42 00
Pontypool et stat. de ch. de fer	T. Stanton	1/16	12	12 do	70 00
Poplar Grove et Rydal Bank	W. R. Smyth	13	1	12 do	104 00
Port Arthur et station de ch. de fer.	F. S. Wiley	¾	12	12 do	212 50
Port Colborne et stat. de ch. de fer	J. Saurin	¼	36	12 do	146 00
Port Colborne, station de chemin de fer et boites aux lettres	W. Armstrong	.....	.....	9 do (au 31 déc. '91)	7 50
do do	D. Wilcox	.....	.....	3 do du do	2 50
Port Coldwell et stat. de ch. de fer.	R. Jackson	20 ft.	12	12 do	10 00

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Port Credit et stat. de chem. de fer.	J. Hamilton....	$\frac{3}{4}$	6	12 mois.....	61 23
Port Dalhousie et stat. de ch. de fer.	F. W. Smith....	$\frac{1}{4}$	30	12 do	200 00
Port Hope et Midland Station.....	C. R. Adamson.	$\frac{3}{4}$	36	12 do	200 00
Port Hope et Ross Mount.....	S. Lill	7	2	12 do	70 00
Port Hope et b. aux lettres des rues.	J. Caldwell.. ..	$4\frac{1}{2}$	12	12 do	200 00
Port Lock et Stobie Station..	P. Stobie	$\frac{3}{16}$	2	12 do	30 00
Port Maitland et Stromness.....	H. Siddall	2	3	12 do	70 00
Port Perry et stat. de chem. de fer..	W. M. Jamieson	$\frac{1}{4}$	18	12 do	74 00
Port Perry et Shirley..	T. Espin.....	5	2	12 do	80 00
Port Perry et Uxbridge.....	J. H. Wegg.....	12	6	12 do	360 00
Port Robinson et stat. de ch. de fer.	J. McCoppen...	$\frac{1}{4}$	24	12 do	140 00
Prince Albert et stat. de ch. de fer..	C. Fallis	$\frac{1}{4}$	12	12 do	80 00
Richard's Landing et Sea Gull.....	W. Young.....	6	1	12 do	55 00
Richmond Hill et st. de ch. de fer...	W. R. Proctor..	$3\frac{3}{4}$	12	12 do	238 64
Richmond Hill et Toronto.....	J. Palmer, jun..	16	6	12 do	1 00
Ridgeway et stat. de ch. de fer.....	P. W. Anthony.	$\frac{1}{4}$	12	12 do	72 72
Rockside et Terra Cotta.....	I. Harber..... ..	$3\frac{1}{2}$	2	12 do	69 00
Rossport et stat. de chem. de fer....	J. J. Morrow...	50 vgs.	12	12 do	15 00
Rouge Hill et Toronto	R. H. Crew	17	6	12 do	399 00
St. Azilda et stat. de ch. de fer....	Z. Regimbal....	$\frac{1}{8}$	3	10 do (du 1er juin '91).	33 33
St. Catharines et boîtes aux lettres des rues	J. J. Richardson	.....	.....	12 do	313 00
St. Catharines et Welland Station	M. Iveson	1	24	12 do	251 20
Sault Ste-Marie et st. de ch. de fer.	M. C. Pim	$\frac{1}{2}$	12	12 do	188 40
Sault Ste-Marie et Sault Ste-Marie, E. U..	do	$1\frac{1}{3}$	6	4 do (au 31 juillet '91).	50 00
Schreiber et station de chem. de fer.	J. E. Walker ..	200 vgs.	12	12 do	75 00
Scotch Block et station	J. McKenzie....	1	6	12 do	78 00
Seagrave et station de ch. de fer...	I. Johnson	$\frac{1}{2}$	6	12 do	60 00
Sheridan et Cooksville Station.....	W. H. Falconer.	8	6	12 do	294 00
Sherkston et station de ch. de fer...	B. F. Sherk.....	$\frac{1}{2}$	12	12 do	75 00
Shrubmount et Vivian.....	F. Stevens	$2\frac{3}{4}$	3	12 do	65 00
Siloam et Uxbridge.....	J. Smith	17 a.r.	3	12 do	146 00
Smithville et Wellandport.....	B. Atkinson ...	9	6	12 do	249 00
Snyder et station de ch. de fer.....	T. Snyder	$1\frac{1}{4}$	6	12 do	125 00
South Bay Mouth et Tehkummah..	S. Sloan.....	8	1	12 do	102 00
Sowerby et Dayton Station. ..	G. Hendry.....	6	2	3 do (au 30 juin '91)..	30 00
do do . .	A. H. Hagen...	6	2	9 do du do ..	105 00
Spanish River Stat. et st. de ch. de f.	M. Donovan...	$\frac{1}{4}$	6	12 do	60 00
Stevensville et stat. de ch. de fer...	C. Tytherleigh..	$\frac{1}{4}$	12	12 do	80 00
Stoney Creek et Woodburn.....	J. Cowan.....	15 a.r.	3	12 do	149 00
Stouffville et stat. de ch. de fer.....	M. Yake..... .	$\frac{1}{2}$	30	12 do	78 50
Streetsville et station de ch. de fer..	T. W. Robinson.	$\frac{3}{4}$	30	12 do	120 00
Stromness et station. de ch. de fer..	H. Siddall.....	2	12	12 do	120 00
Sturgeon Falls et stat. de ch. de fer.	J. Hewis..	$\frac{1}{4}$	12	12 do	65 00
Sudbury et station de ch. de fer...	S. Fournier. ...	$\frac{1}{8}$	12	12 do	263 10
Summerville et Cooksville Station..	P. McLaughlin..	6	6	12 do	225 00
Swansea et station de ch. de fer....	J. Worthington.	100 vgs.	24	12 do	78 00
Thessalon et stat. de ch. de fer.....	J. Glancy..	3	12	11 do (au 29 févr. '92)..	252 08
do do	J. J. Ansley....	3	12	1 do du do ..	9 58
Thessalon et Wharncliffe.....	W. Taggart.....	17	1	12 do	120 00
Thompson et station de chem. de fer.	R. Tyner....	30 pds.	6	12 do	25 00
Thornhill et stat. de chem. de fer...	J. T. B. Lindsay	3	12	3 do (au 30 juin '91)..	54 60
do do	J. H. Francis...	3	12	9 do du do ..	165 20
Thornhill et Toronto.....	J. Thompson ...	12	6	9 do (au 31 déc. '91)...	187 50
do do	J. H. Francis...	12	6	3 do du do ..	62 25
do do	J. Thompson ...	12	6	3 do du do ..	62 25
Thorold et station de chem. de fer..	J. Dale.....	$\frac{3}{4}$	24	12 do	188 40
Toronto et bureaux de poste auxil..	R. Bond	.....	.....	15 do (au 30 juin '92)...	3,062 50
Toronto et station de chem. de fer..	T. H. Dryden...	1	48et26	12 do	813 12

DÉTAILS des paiements faits pour le transport des malles dans la division postale de Toronto, etc.—*Suite.*

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyage par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Toronto et stations de chemin de fer.	F. Middleton..	1	24&30	12 mois	865 69
Toronto—Voiture pour facteurs....	Cie de chem. de f., rue Toronto	.....	....	12 do (au 31 mai '92)....	2,837 00
Toronto—Billets de pass. d'eau.....	J. H. Weatherbee (à payer).....	.....	.....	Saison 1891.....	10 40
Unionville et stat. de chemin de fer.	M. R. Hemingway	¼	24	12 mois.....	81 12
Uxbridge et station de chemin de fer	J. Kimmerly....	½	24	12 do	90 00
Uxbridge et Victoria Corners	J. Imrie.....	19 .ar.	3	12 do	129 00
Verner et station de chemin de fer..	J. L. Michaud..	⅛	6	12 do	20 00
Vivian et station de chemin de fer..	N. L. McCormack	⅛	12	12 do	60 00
Wahnapitae et stat. de chemin de fer	D. McLaren....	¼	12	12 do	60 00
Walford Station et stat. de ch. de fer.	A. G. Walford..	⅛	6	12 do	47 10
Warren et station de chemin de fer.	G. M. Warren..	100 vgs.	12	12 do	80 00
Webbwood et stat. de chemin de fer	G. McLandress..	¾	6	12 do	78 50
Welland et station de chemin de fer	J. McQueen	1¼	12	12 do	100 48
Welland et boîtes aux lettres.....	G. H. Burgar...	500 vgs.	18	6 do (au 30 sept. '91)..	40 00
do do	J. McQueen	500 vgs.	18	6 do du do ..	22 00
Welland et Wellandport.....	L. Durham.....	15	6	6 do (au 30 sept. '91)..	197 50
do do	B. Atkinson....	15	6	6 do du do ..	195 50
Welland et Welland Station.....	O. H. Garner...	¾	24	12 do	175 84
Wesleyville et Railway Station.....	J. Barrowclough	1½	6	10 do (au 31 jan. '92)..	78 60
do do ...	E. Barrowclough	1½	6	2 do du do ..	15 60
West Toronto Junc. et st. de ch. de f.	J. S. Kirkwood..	¼	24	2 do 23 jours (au 23 juin '91).....	23 07
do do ..	do ..	¼	38	3 do 21 jours (au 14 oct. '91).....	46 08
do do ..	do ..	¼	50	5 do 10 jours (du do	92 39
Whitby et station. de chemin de fer.	J. Scott	½	18	12 do	103 28
Whitefish et station de chemin de f.	F. Summerby...	¼	6	12 do	37 50
White River et stat. de chem. de fer	W. E. McLaughlin	⅛	12	12 do	40 00
Woodbridge et station de chem de f.	G. Elliston	¼	24	12 do	72 00
Zimmerman et Burlington Station..	C. F. Cartwright	9	6	6 do (au 30 sept. '91) .	140 00
do do ..	D. Wilkins.....	9	6	6 do du do ..	137 50
Péages du Pont Suspendu.....	W. G. Swan, surintendant....	.....	.....	12 do	40 00
				Total	$57,858 85

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

12—8½

PROVINCE D'ONTARIO.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au maître de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouées au maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointement.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Aberfoyle	Wellington	240 95	169	2,585 11	18 25	328 50	6 46	.....	66 00	.....	.....
Acton	Halton	2,032 01	1,018	10,303 10	80 02	4,442 23	27 41	9 02	670 00	.....	80 00
Adolphustown	Lennox	180 01	155	1,952 45	13 58	303 23	4 90	.....	66 00	.....	.....
Ailsa Craig	Middlesex	1,044 13	804	7,175 95	62 42	3,749 52	18 81	6 97	380 00	6 00	40 00
Albion	Cardwell	1,326 60	499	14,517 58	88 60	3,900 69	36 63	95 37	420 00	20 00	60 00
Aldboro'	Elgin	66 71	57	410 81	3 14	89 23	1 04	.....	30 00	.....	.....
Alexandria	Glengarry	2,436 20	545	8,600 73	59 78	8,002 50	31 40	50 05	720 00	120 00	100 00
Algoma Mills	Algoma	426 55	176	5,359 22	31 95	2,825 71	13 60	7 12	208 00	.....	.....
Allandale	Simcoe	1,317 15	526	6,187 88	50 24	1,192 78	16 43	6 68	400 00	20 00	40 00
Allenford	Bruce	407 52	429	6,896 76	45 00	1,557 91	17 91	.....	150 00	25 50	.....
Allensville	Muskoka et P. Sound	156 39	192	2,785 04	18 54	505 41	7 82	.....	80 00	.....	.....
Alliston	Simcoe	2,800 85	1,010	9,515 87	72 66	4,730 66	25 87	28 32	760 00	8 00	120 00
Alma	Wellington	453 10	258	2,076 62	15 77	925 55	6 03	.....	140 00	5 83	.....
Almonte	Lanark	4,472 68	2,256	22,789 16	186 72	11,937 13	63 89	89 46	1,260 00	48 00	49 98
Alton	Cardwell	647 78	384	3,969 65	29 81	1,168 49	10 17	3 36	230 00	.....	.....
Alvinston	Lambton	1,534 55	817	9,966 70	71 79	3,180 67	26 75	32 23	480 00	.....	60 00
Amherstburg	Essex	2,273 68	1,597	14,432 49	120 81	7,482 47	43 10	18 08	720 00	10 00	.....
Ancaster	Brant	693 20	532	6,092 16	47 42	1,945 03	16 07	8 58	260 00	.....	.....
Angus	Simcoe	461 31	223	2,547 58	19 25	1,056 82	6 73	6 59	196 00	4 00	.....
Appin	Middlesex	498 66	393	5,963 08	42 34	1,133 95	15 18	3 65	188 00	12 00	.....
Arkona	Lambton	987 59	925	12,241 35	90 45	2,756 87	31 39	18 23	360 00	.....	40 00
Arkwright	Bruce	183 48	102	1,107 21	7 92	648 58	2 83	.....	80 00	4 00	.....
Arnprior	Renfrew	3,951 07	1,784	18,762 59	148 42	8,081 72	50 14	21 61	1,040 00	100 00	160 00
Arthur	Wellington	1,996 07	1,110	16,694 20	112 13	6,841 00	43 40	61 84	570 00	28 00	80 00
Arva	Middlesex	62 63	90	1,390 08	9 61	78 12	3 51	.....	60 00	12 00	.....
Ashworth	Muskoka et P. Sound	127 16	91	1,150 39	6 88	282 73	3 16	4•53	40 00	.....	.....
Athens	Leeds	1,510 87	578	5,603 13	42 94	2,988 48	15 26	0 39	500 00	14 00	60 00
Auburn	Huron	405 56	558	13,612 70	84 11	1,063 88	34 78	.....	150 00	.....	.....
Aultsville	Stormont	670 95	309	3,396 18	25 85	1,752 04	8 71	1 06	240 00	8 00	.....
Aurora	York	2,465 72	846	7,695 23	61 11	15,479 58	22 92	15 92	710 00	72 00	120 00

Avening	Simcoe	310 93	236	3,239 10	20 89	325 12	8 37	.....	82 00	.....	.....
Aylmer, Ouest	Elgin	4,225 18	2,279	24,390 64	187 40	12,648 32	69 04	12 08	1,120 00	60 00	180 00
Ayr	Waterloo	1,820 51	1,237	11,513 90	92 36	11,513 08	30 79	7 12	640 00	.....	190 00
Ayton	Grey	1,001 14	308	4,740 61	34 34	2,162 77	13 42	57 24	320 00	.....	.....
Baden	Waterloo	1,646 28	682	6,942 68	57 44	2,419 66	17 88	9 17	440 00	40 00	60 00
Bailieboro'	Peterboro'	271 01	246	2,546 66	21 10	1,092 37	6 67	.....	110 00	.....	.....
Bancroft	Hastings	465 99	697	9,256 84	63 05	1,432 91	23 47	4 35	136 00	12 00	.....
Barrie	Simcoe	10,453 63	2,552	24,594 99	215 79	32,717 72	70 63	86 97	2,600 00	160 00	.....
Bath	Lennox	655 44	416	6,933 28	46 81	2,415 72	19 18	11 33	250 00	50 00	.....
Bathurst St. (Toronto)	York	.....	2,539	26,272 16	289 56	5,246 91	70 98	80 65	‡	.....	.....
Bayfield	Huron	590 68	746	12,417 89	81 11	2,767 02	32 14	38 51	260 00	.....	.....
Baysville	Ontario	263 68	273	2,633 81	18 59	989 11	7 52	.....	104 00	12 00	.....
Beachburg	Renfrew	553 61	258	2,718 30	20 15	770 26	7 75	.....	212 00	6 00	.....
Beachville	Oxford	391 44	379	5,332 13	35 37	704 79	13 63	1 66	150 00	.....	.....
Beamsville	Lincoln et Niagara	1,273 10	1,094	14,687 11	107 79	2,983 00	38 16	43 71	430 00	36 00	40 00
Beaverton	Ontario	1,669 22	639	6,110 07	48 72	3,709 03	16 35	12 47	500 00	.....	60 00
Beeton	Simcoe	1,071 21	456	5,885 04	40 92	2,339 36	14 92	.....	450 00	.....	40 00
*Belfountain	Cardwell	199 05	96	987 74	8 82	377 00	2 47	.....	44 00	.....	.....
Belhaven	York	345 04	140	2,525 65	16 14	251 21	6 83	1 56	100 00	.....	.....
Belle River	Essex	521 79	54	1,404 99	9 96	949 87	3 92	3 98	190 00	.....	.....
Belleville	Hastings	18,943 17	5,370	54,207 85	466 87	51,609 29	.....	.....	‡	.....	.....
Bell's Corners	Carleton	136 47	38	955 86	5 97	81 71	2 49	.....	52 00	.....	.....
Belmont	Middlesex	595 32	501	8,194 32	57 32	1,083 20	20 75	.....	230 00	.....	.....
Belwood	Wellington	546 27	715	9,919 52	65 44	2,003 40	25 57	2 15	188 00	16 00	.....
Berlin	Waterloo	9,174 02	3,157	23,908 41	227 12	31,841 19	71 55	76 13	2,300 00	400 00	.....
†Bethany	Durham	378 10	153	4,494 96	26 95	238 92	11 61	0 47	200 00	.....	.....
Biscotasing	Algoma	316 94	1	30 59	0 20	35 70	0 08	.....	120 00	.....	.....
Bishop's Mills	Grenville	196 40	173	1,792 27	13 81	658 22	4 65	17 38	72 00	.....	.....
Bleecker St. (Toronto)	York	.....	845	7,933 89	86 12	1,912 72	20 61	34 02	‡	.....	.....
Blenheim	Kent	2,546 11	1,891	16,810 56	134 32	5,078 52	44 30	5 31	750 00	160 00	120 00
Bloor St. (Toronto)	York	.....	699	6,209 88	67 87	1,523 20	16 72	11 44	‡	.....	.....
Bluevale	Huron	412 52	114	2,167 98	13 60	1,567 14	5 43	.....	192 00	.....	.....
Blyth	do	1,570 69	772	7,553 63	56 33	4,500 23	19 96	6 22	492 00	48 00	60 00
Bobcaygeon	Victoria	1,590 48	949	17,249 14	114 45	4,054 54	45 46	24 37	492 00	1 50	60 00
Bondhead	York	400 65	86	1,289 31	8 58	830 72	3 39	0 70	180 00	.....	.....
Bothwell	Bothwell	1,621 50	1,215	13,223 66	102 51	4,705 23	35 99	52 25	590 00	80 00	80 00
Bowmanville	Durham	4,927 38	1,830	14,877 69	127 43	14,493 94	41 23	24 14	1,360 00	160 00	270 00
Bracebridge	Ontario	2,801 82	1,394	17,914 31	131 16	10,957 07	48 17	46 20	840 00	100 00	140 00
Bradford	York	1,892 86	735	10,805 51	75 18	2,654 23	28 03	12 81	580 00	.....	80 00
Brampton	Peel	4,985 12	1,382	17,422 50	141 80	21,759 78	48 20	47 80	1,330 00	20 00	.....
Brantford	Brant	22,905 13	4,901	47,299 62	414 77	132,875 76	141 87	111 02	4,540 00	400 00	.....
Brechin	Ontario	471 96	346	3,959 32	26 71	500 36	10 32	.....	170 00	10 00	.....
Bridgewater	Hastings	230 45	225	2,931 89	19 57	906 21	8 47	4 97	108 00	24 00	.....
Brigden	Lambton	1,055 48	672	6,740 80	51 73	3,497 73	17 64	0 18	390 00	10 00	40 00
Bright	Oxford	636 10	391	4,351 41	35 31	2,400 36	11 50	24 14	240 00	120 00	.....
Brighton	Northumberland	2,101 17	1,547	12,939 38	104 48	6,801 26	36 44	12 08	660 00	100 00	110 00
Brockton	York	1,936 71	569	5,082 23	47 06	1,277 16	14 02	15 24	520 00	.....	80 00
Brockville	Leeds	12,387 46	4,320	38,167 38	333 64	53,449 68	110 77	124 24	3,400 00	480 00	.....
Bronte	Halton	188 71	42	361 62	3 03	438 99	1 00	5 75	76 00	.....	.....

* *Bureau comptable depuis le 1er octobre 1891.* † *Bureau non-comptable depuis le 1er janvier 1892.* ‡ *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'épargne.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Brooklin	Ontario	935 97	739	9,191 05	64 72	3,092 98	24 62	3 46	300 00	.....	40 00
Brougham	do	385 47	136	2,624 06	17 87	467 42	6 64	1 36	200 00	24 00	.....
Brussels	Huron	2,501 14	1,972	21,786 04	154 67	9,152 50	56 84	30 16	800 00	55 00	130 00
Burford	Brant	693 47	615	10,148 76	69 09	2,524 73	27 63	1 86	250 00	18 00	.....
Burk's Falls	Muskoka et P. Sound	1,190 41	510	8,974 54	62 24	2,916 49	23 79	9 75	390 00	50 00	40 00
Burlington	Halton	1,152 52	663	7,497 90	60 94	5,668 66	21 64	7 39	420 00	12 00	40 00
Byng Inlet, Nord	Muskoka et P. Sound	268 60	271	5,162 01	34 97	867 86	12 97	5 74	96 00	.....	.....
Cache Bay	Nipissing	518 55	77	932 29	6 63	326 50	2 33	.....	140 00	.....	.....
Caistorville	Wentworth	128 25	64	1,067 51	7 10	106 42	2 69	.....	50 00	.....	.....
Caledon	Cardwell	420 36	188	3,688 58	23 22	1,416 09	9 50	.....	150 00	.....	.....
Caledonia	Haldimand	1,391 43	795	10,324 34	73 70	3,803 97	26 92	.....	505 00	50 00	60 00
Callender	Muskoka et P. Sound	333 21	159	1,185 71	9 13	183 45	3 22	.....	90 00	10 00	.....
Cambray	Victoria	399 01	224	3,188 80	21 59	914 79	7 97	0 93	140 00	.....	.....
Camden, Est	Addington	389 45	400	5,052 49	35 86	889 62	13 06	.....	164 00	4 00	.....
Camlachie	Lambton	468 34	156	1,600 04	13 58	1,172 72	4 09	.....	170 00	10 00	.....
Campbellford	Northumberland	3,388 06	2,089	22,564 40	168 19	9,211 82	60 75	12 32	880 00	.....	120 00
Campbellville	Halton	366 91	343	4,084 62	30 12	661 40	10 69	.....	130 00	.....	.....
Canfield	Haldimand	438 09	342	4,815 01	30 56	452 23	12 07	12 55	120 00	32 00	.....
Cannington	Ontario	1,783 52	858	8,238 98	60 46	5,519 06	21 15	3 63	540 00	20 00	80 00
Cardinal	Grenville	1,393 87	629	11,162 59	85 71	1,838 07	29 21	31 80	440 00	16 00	60 00
Cargill	Bruce	406 82	267	2,506 23	21 04	2,229 13	6 82	3 44	144 00	.....	.....
Carleton Place	Lanark	4,764 77	2,030	21,435 94	170 64	10,736 32	57 85	64 79	1,210 00	.....	180 00
Castleton	Northumberland	435 11	521	6,475 83	45 97	908 36	16 57	.....	170 00	.....	.....
Cayuga	Haldimand	1,327 16	1,205	15,027 83	103 00	3,069 67	38 83	20 11	470 00	18 00	.....
Cedar Dale	Ontario	595 92	76	510 00	6 03	367 04	1 43	.....	209 00	.....	.....
Chapleau	Algoma	1,248 12	732	21,374 18	140 30	2,020 21	54 07	45 22	340 00	.....	40 00
Charing Cross	Kent	492 91	110	1,707 91	12 44	206 24	4 41	.....	208 00	60 00	.....
Chatham	do	13,908 07	4,652	43,149 75	399 44	47,634 56	129 42	97 48	3,360 00	240 00	.....
Chatsworth	Grey	871 00	507	6,363 49	46 41	4,357 68	17 15	0 30	280 00	56 00	.....
Chesley	Bruce	2,595 71	990	6,791 52	57 38	8,732 16	19 77	10 22	720 00	14 00	120 00
Chesterville	Dundas	1,415 61	316	4,544 32	36 68	3,188 89	13 36	51 17	480 00	40 00	40 00
Chippawa	Welland	733 97	163	1,699 50	14 52	1,760 31	6 16	12 23	300 00	.....	20 00
Clandeboye	Middlesex	234 54	64	739 25	4 95	717 61	1 98	.....	100 00	.....	.....
Claremont	Ontario	624 76	278	7,663 43	47 84	1,823 09	19 52	10 20	240 00	.....	.....
Clarence	Russell	436 74	104	1,956 25	15 14	1,209 21	5 75	7 76	160 00	28 00	.....
Clarke	Durham	296 76	200	2,707 59	17 31	706 90	7 56	.....	140 00	16 00	.....
Clarksburg	Grey	730 43	735	7,736 88	56 81	3,182 10	20 49	54 83	312 00	52 00	.....

Clearville	Elgin	227 80	319	4,050 41	24 78	1,102 32	10 16	0 09	88 00	.....	.....
Clifford	Wellington	1,022 35	660	8,981 00	61 45	5,093 43	23 09	7 39	420 00	60 00	40 00
Clinton	Huron	4,655 02	1,332	16,331 60	134 13	18,701 61	48 08	105 64	1,260 00	142 50	200 00
Cobden	Renfrew	1,103 44	421	6,936 03	46 16	3,199 03	19 06	20 48	360 00	35 00	40 00
Cobourg	Northumberland	6,857 15	2,347	22,589 51	199 49	23,726 65	68 97	22 41	1,824 00	156 00	.....
Colborne	do	3,059 69	1,793	18,242 67	135 42	15,250 63	48 01	5 97	800 00	144 00	120 00
Coldwater	Simcoe	957 69	755	10,416 79	72 52	2,369 21	27 37	13 81	340 00	24 00	40 00
Coleman	York	604 50	257	2,995 31	24 73	890 61	7 99	9 02	240 00	.....	.....
Collingwood	Simcoe	6,423 93	2,246	21,380 88	170 53	30,276 20	64 19	36 57	1,610 00	40 00	240 00
Colpoy's Bay	Bruce	132 46	148	1,866 27	13 17	502 36	5 15	.....	50 00	8 00	.....
Columbus	Ontario	300 69	136	2,749 19	18 37	701 47	7 06	.....	108 00	.....	.....
Comber	Essex	1,037 00	359	4,180 73	30 33	985 76	10 60	.....	400 00	6 00	240 00
Conestogo	Waterloo	234 95	235	2,118 92	16 25	530 27	5 32	.....	90 00		
Consecon	Prince Edward	489 97	540	4,953 60	36 77	749 03	12 45	8 36	200 00	12 00	
Cookstown	Simcoe	1,066 69	282	5,341 85	35 82	1,581 42	13 64	23 74	336 00	9 00	40 00
Cooksville	Peel	307 31	105	1,496 28	10 71	768 39	3 98	.....	120 00		
Corinth	Elgin	245 25	282	2,830 88	19 69	313 55	7 23	.....	90 00		
Cornwall	Stormont	8,380 81	2,201	23,814 64	202 78	23,315 78	74 61	101 52	2,060 00	100 00	
Corunna	Lambton	264 68	197	2,299 10	17 48	1,206 82	7 13	.....	100 00		
Courtright	do	660 86	376	6,107 33	41 11	2,788 84	16 49	0 81	240 00	24 00	
Craighurst	Simcoe	218 43	34	347 74	2 80	376 13	0 87	.....	80 00		
Crediton	Middlesex	704 87	265	5,199 46	42 67	2,163 51	14 26	36 52	240 00		
Creemore	Simcoe	1,205 77	999	15,669 80	99 87	4,109 55	40 18	24 54	412 00	24 00	40 00
Crysler	Stormont	358 42	367	15,435 73	95 29	4,248 37	43 79	.....	150 00		
Cumberland	Russell	580 53	300	5,379 62	36 56	1,691 45	13 71	7 67	200 00		
Deer Park	York	484 67	130	1,595 96	14 44	1,262 92	4 47	4 79	120 00		
Delaware	Middlesex	470 02	482	6,506 42	47 43	1,252 81	16 95	5 38	200 00		
Delhi	Norfolk	1,305 93	984	12,169 70	90 40	3,136 17	31 63	3 51	440 00	4 00	60 00
Delta	Leeds	771 76	502	11,491 42	72 79	1,411 85	29 07	4 52	320 00	.....	40 00
Desboro'	Grey	383 10	462	8,512 33	54 72	840 44	22 27	.....	120 00		
Deseronto	Hastings	4,638 68	1,632	14,230 64	119 42	7,070 20	38 21	13 49	1,140 00	.....	160 00
Dickinson's Landing	Stormont	385 34	149	3,270 91	21 28	649 82	8 37	.....	140 00		
Dorchester Station	Middlesex	507 01	351	3,447 30	27 90	1,767 43	8 75	.....	188 00	40 00	
Dovercourt	York	206 45	36	523 91	4 62	128 34	1 42	.....	80 00		
Drayton	Wellington	1,554 77	603	5,076 69	40 09	2,859 83	13 61	2 80	490 00	12 00	60 00
Dresden	Bothwell	2,389 29	1,768	23,963 27	173 25	6,884 09	62 67	24 89	700 00	24 00	100 00
Drumbo	Brant	920 08	504	6,083 56	44 10	1,156 85	15 84	8 07	348 00	16 00	40 00
Duart	Elgin	395 02	243	1,898 79	14 68	799 28	4 86	.....	132 00		
Dublin	Perth	673 01	209	8,164 74	53 14	1,559 37	23 01	.....	252 00	48 00	
Dunbarton	Ontario	164 82	19	380 55	3 25	209 30	0 97	0 97	64 00		
Dunchurch	Muskoka et P. Sound	428 48	268	5,059 82	32 24	451 31	12 81	.....	140 00	10 00	
Dundalk	Grey	1,524 14	1,002	15,554 06	109 34	4,601 04	40 41	.....	460 00	36 00	60 00
Dundas	Wentworth	3,807 21	1,627	15,948 64	137 14	10,320 47	46 70	87 69	1,100 00	84 00	
Dundas St. (Toronto)	York	.....	1,055	10,861 49	106 74	3,420 79	28 97	23 06	‡		
Dunganon	Huron	479 44	393	9,110 10	56 61	1,678 71	23 31	10 09	184 00		
Dunnville	Monck	3,096 56	1,949	20,006 59	157 49	9,432 11	52 54	24 36	880 00	90 00	120 00
Dunvegan	Glengarry	262 11	146	2,396 91	16 46	1,687 60	7 75	.....	108 00		
Durham	Grey	2,201 22	1,125	18,532 73	124 32	6,764 16	49 34	29 19	680 00	110 00	100 00
Dutton	Elgin	1,599 64	1,244	10,606 68	77 52	3,439 46	27 30	5 27	490 00	.....	60 00

‡ *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Eganville	Renfrew	1,418 97	615	24,244 59	141 70	3,204 99	62 26	21 88	480 00	80 00	60 00
Elmira	Waterloo	1,056 87	658	6,796 76	54 68	3,210 20	18 42	3 23	350 00	8 00	40 00
Elmvale	Simcoe	1,173 24	319	3,547 54	24 88	1,241 88	9 41	3 72	340 00	.....	40 00
Elmwood	Bruce	617 13	323	3,496 38	26 34	1,905 78	9 91	0 77	220 00	24 00	
Elora	Wellington	2,164 22	1,614	15,891 95	117 34	9,603 38	43 51	90 37	672 00	100 00	120 00
Embro	Oxford	1,012 26	652	7,783 48	58 48	4,282 35	20 21	6 58	330 00	40 00	40 00
Emsdale	Muskoka et P.-Sound	756 38	250	4,138 34	29 93	1,950 03	12 92	4 04	284 00	16 00	
Enterprise	Addington	479 25	153	2,408 21	17 15	756 61	6 30	.....	168 00	12 00	
Erin	Wellington	1,975 95	727	14,404 17	98 67	2,693 37	36 89	55 90	372 00	12 00	40 00
*Essex	Essex	2,730 04	1,825	19,535 41	144 77	6,694 86	50 77	21 79	900 00	60 00	150 00
Exeter	Middlesex	2,259 41	1,502	14,284 85	113 32	8,084 64	38 26	62 70	680 00	84 00	100 00
Fenelon Falls	Victoria	1,698 29	908	14,899 16	96 89	3,407 42	38 33	24 84	500 00	6 00	80 00
Fergus	Wellington	2,937 06	1,799	23,694 47	171 53	8,090 06	61 57	28 18	840 00	100 00	120 00
Fingal	Elgin	743 46	225	3,042 11	24 25	3,393 01	7 72	4 96	300 00		
Flesherton	Grey	1,158 62	912	12,502 87	85 19	3,709 67	32 15	.....	387 00	70 00	40 00
Flinton	Addington	231 59	115	1,810 91	11 99	333 80	5 18	.....	72 00		
Florence	Middlesex	731 81	614	9,153 31	64 96	3,740 47	23 73	11 17	276 00		
Fonthill	Welland	550 54	315	4,421 20	36 28	1,712 28	12 05	9 85	190 00		
Fordwich	Huron	613 30	439	11,620 57	71 39	2,264 20	29 77	2 03	236 00	16 00	
Forest	Lambton	2,606 57	1,555	11,334 87	95 64	8,517 67	30 98	4 94	780 00	16 00	120 00
Formosa	Bruce	305 05	179	2,567 28	17 88	1,037 83	6 80	.....	112 00		
Fort Erie	Welland	698 76	443	5,587 44	41 23	2,556 62	15 95	21 84	344 00	.....	40 00
†Fort-William	Algoma	2,373 48	694	7,914 94	67 55	610 16	19 92	1 04	600 00	.....	80 00
Fort-William, Ouest	do	324 41	340	5,263 32	39 41	3,143 25	14 80	3 03	300 00	.....	40 00
Frankford	Hastings	622 19	537	7,035 47	50 66	1,347 85	18 55	2 36	250 00		
Freelton	Wentworth	232 91	116	1,726 87	11 64	1,578 69	4 61	.....	100 00	6 00	
Freeman	Halton	369 20	94	946 60	9 17	959 17	2 87	.....	160 00		
French River	Muskoka et P.-Sound	147 64	73	1,879 87	11 60	123 04	4 69	.....	72 00		
Fullarton	Perth	321 03	21	585 82	3 45	13 65	1 46	.....	108 00		
Galt	Waterloo	12,041 51	4,084	36,313 23	317 30	58,404 03	103 48	104 93	2,800 00	60 00	
Gananoque	Leeds	5,306 38	2,401	21,980 48	182 49	12,904 27	61 11	39 88	1,380 00	16 00	
Georgetown	Halton	2,696 42	1,411	14,758 54	117 67	8,096 30	39 86	35 41	800 00	108 00	120 00
§Gerrard St. (Toronto)	York	.....	2,719	28,570 74	312 54	5,884 79	74 01	104 19	‡	.....	.....
Glammis	Bruce	388 54	255	3,205 44	21 88	1,380 39	8 47	.....	150 00	.....	.....
Glenallan	Wellington	413 26	363	7,113 24	44 97	394 55	17 79	0 21	160 00	1 00	.....
†Glen Buell	Brockville	125 18	28	731 66	4 28	.....	1 83	.....	60 00	.....	.....

Glencoe	Middlesex	2,422 89	1,255	14,354 13	107 32	5,944 14	38 61	12 99	700 00	12 00	120 00
Goderich	Huron	5,577 03	2,915	29,407 78	236 81	24,307 77	87 70	70 44	1,640 00	160 00	.....
†Goodwood	Ontario	425 46	69	914 11	6 57	17 40	2 29	.....	150 00	.....	.....
Gore Bay	Algoma	820 40	1,069	26,710 03	164 98	9,074 60	67 83	.....	360 00	.....	40 00
Gorrie	Huron	766 09	619	7,453 15	49 93	1,819 30	18 81	15 82	270 00	.....	.....
Grafton	Northumberland	778 28	198	3,426 97	23 99	3,300 71	9 35	0 58	220 00	30 00	.....
Grand Valley	Wellington	1,265 35	732	7,179 28	54 13	3,536 59	19 38	7 10	400 00	20 00	40 00
Granton	Middlesex	638 58	216	3,554 09	24 96	1,662 27	9 62	2 77	220 00	12 00	.....
Gravenhurst	Simcoe	2,768 20	1,005	9,717 15	75 80	4,734 81	25 79	28 04	820 00	48 00	130 00
Greenwood	Ontario	272 22	197	3,246 82	22 76	1,064 89	8 38	.....	100 00	.....	.....
Grimsby	Wentworth	2,393 76	708	11,642 58	80 18	7,952 62	32 01	10 74	660 00	84 00	100 00
Guelph	Wellington	18,649 29	5,682	57,731 14	500 90	70,309 28	163 44	132 48	4,600 00	400 00	.....
Hagersville	Haldimand	1,560 03	801	8,253 60	63 68	4,297 06	22 25	59 63	516 00	.....	80 00
Haliburton	Peterboro'	745 78	359	3,271 98	24 18	2,392 42	9 66	2 76	290 00	16 00	.....
Hamilton	Wentworth	81,288 67	11,926	141,154 72	1,379 31	356,397 23	.....	.....	‡	.....	.....
Hampton	Durham	374 20	340	5,538 09	38 59	1,693 75	14 15	.....	120 00	6 00	.....
Hanover	Grey	1,961 89	890	10,149 17	80 05	8,518 83	28 80	16 28	580 00	40 00	80 00
Harriston	Wellington	3,298 10	1,736	16,383 88	125 35	10,049 94	44 15	37 89	900 00	60 00	140 00
Harrow	Essex	772 74	934	16,323 23	108 10	2,534 32	42 90	.....	280 00	.....	.....
Hastings	Northumberland	1,631 07	738	8,191 44	60 36	2,164 25	22 27	7 98	520 00	28 00	60 00
Havelock	Peterboro'	968 77	275	3,956 68	28 96	1,103 87	10 17	11 21	288 00	36 00	.....
Hawkesbury	Prescott	1,254 80	392	6,852 53	47 18	2,583 85	19 26	46 72	380 00	.....	40 00
Hawkesville	Waterloo	328 80	240	3,508 52	25 10	904 95	8 94	.....	130 00	5 83	.....
Heathcote	Grey	279 01	273	4,444 94	29 08	846 56	11 22	.....	112 00	.....	.....
Hensall	Huron	1,015 70	629	8,912 21	62 04	2,116 45	22 78	8 52	350 00	16 00	40 00
Hepworth	Grey	527 91	426	6,832 86	47 94	1,653 01	17 65	.....	220 00	.....	.....
Hespeler	Waterloo	2,332 75	1,118	10,534 61	90 08	4,510 62	28 35	49 41	640 00	.....	100 00
Highgate	Elgin	796 32	222	2,841 33	20 16	926 61	7 16	.....	270 00	.....	.....
Highland Creek	York	156 80	87	1,978 68	13 62	766 26	5 35	.....	60 00	.....	.....
Hillsburgh	Wellington	674 94	288	5,040 57	35 35	1,830 47	12 67	.....	250 00	.....	.....
Hillsdale	Simcoe	591 76	310	5,620 70	36 77	1,008 13	14 23	0 62	204 00	46 00	.....
Holland Landing	York	222 75	71	422 35	3 32	570 51	1 28	.....	90 00	.....	.....
Hollen	Wellington	243 15	64	569 78	4 11	421 63	1 64	.....	112 00	.....	.....
Horning's Mills	Grey	609 64	410	8,055 64	52 38	1,288 81	20 15	.....	250 00	20 00	.....
Humberstone	Welland	950 55	211	1,979 58	15 60	479 14	5 13	2 17	326 00	.....	40 00
Huntsville	Muskoka et P.-Sound	2,447 63	1,215	15,870 52	113 09	6,367 42	45 21	27 73	660 00	36 00	100 00
Ingersoll	Oxford	9,000 05	2,966	28,663 74	237 01	58,800 29	79 07	50 21	2,250 00	250 00	360 00
Innerkip	do	403 49	240	3,042 30	22 13	692 59	7 66	.....	132 00	.....	.....
International Bridge	Welland	879 36	648	6,481 51	49 09	1,172 62	16 33	13 00	280 00	.....	.....
Invermay	Bruce	383 31	89	1,441 64	9 76	437 28	3 79	.....	110 00	.....	.....
Inwood	Lambton	457 61	298	3,190 19	23 98	661 04	8 01	.....	190 00	.....	.....
Iona	Elgin	308 86	210	2,207 49	15 93	491 88	5 56	.....	120 00	.....	.....
Iroquois	Dundas	2,227 23	773	9,482 35	69 68	6,839 09	26 69	25 86	660 00	140 00	100 00
James St. (Hamilton)	Wentworth	.....	1,078	11,483 66	124 95	553 94	29 64	38 24	‡	.....	.....
Jarvis	Haldimand	1,233 98	615	4,707 00	37 75	3,492 11	13 11	1 61	420 00	16 00	40 00
Jordan	Lincoln et Niagara	167 78	220	2,744 55	24 01	1,147 53	7 40	.....	76 00	.....	.....
Keene	Peterboro'	410 29	327	3,927 04	26 69	625 82	10 17	8 67	130 00	.....	.....
Keewatin	Algoma	1,246 06	838	13,948 45	102 82	1,047 12	35 06	.....	420 00	.....	60 00
Kemptville	Leeds et Grenville	2,237 44	1,522	24,275 28	166 06	11,825 24	68 57	95 99	580 00	84 00	80 00

† *Bureau comptable du 2 janvier 1892.* ‡ *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.* ‖ *Bureau comptable du 1er avril 1892.*

§ *Ci-devant Essex-Centre.* § *Ci-devant rue Carleton (Toronto).*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postoles brutes.	Nombre de mandats émis.	Total des mandats émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Kettleby	York	250 90	196	2,494 91	16 83	730 94	6 38	6 72	96 00	.....	.....
Kimberley	Grey	168 69	126	2,229 75	13 78	1,062 12	5 67	.....	72 00	.....	.....
Kincardine	Bruce	3,869 11	1,480	13,550 79	109 99	16,652 23	41 84	51 38	1,078 70	94 82	160 00
King	York	575 54	122	2,314 38	14 86	1,899 49	7 89	2 64	210 00	72 00	.....
Kingston	Frontenac	25,039 54	5,916	60,952 54	547 70	120,632 24	.....	.....	++	.....	.....
Kingsville	Essex	1,652 95	737	7,129 35	67 86	5,456 90	20 23	4 94	500 00	24 00	60 00
Kinmount	Victoria	794 87	430	3,951 75	29 62	2,353 47	10 76	7 21	330 00	23 50	40 00
Kippen	Huron	295 81	144	1,934 77	14 73	878 95	4 95	10 53	108 00	28 00	.....
Kirkfield	Victoria	570 17	154	4,150 47	25 51	1,393 29	10 94	6 19	216 00	2 00	.....
Kleinburg	York	219 50	147	3,501 43	21 45	672 82	8 87	4 02	108 00	.....	.....
Klock's Mills	Nipissing	329 40	119	1,257 79	9 80	24 49	3 16	.....	120 00	.....	.....
Komoka	Middlesex	280 86	89	1,757 10	11 42	618 38	4 82	.....	100 00	.....	.....
Lakefield	Peterboro'	1,685 72	988	9,984 35	78 91	4,544 35	29 27	7 21	560 00	28 00	80 00
Lakeport	Northumberland	235 78	127	1,102 98	8 66	241 00	2 76	.....	90 00	.....	.....
L'Amable	Hastings	249 07	153	2,444 09	15 77	376 75	6 39	.....	90 00	30 00	.....
Lambton Mills	York	387 46	139	2,379 15	19 29	1,806 95	6 28	2 88	132 00	.....	.....
Lanark	Lanark	1,415 44	931	16,039 04	109 86	3,457 10	41 75	52 85	420 00	54 00	60 00
Lancaster	Glengarry	1,426 41	768	14,492 24	98 81	2,924 98	37 61	15 79	507 00	160 00	60 00
Lansdowne	Leeds	804 98	257	3,083 44	22 48	1,395 78	8 40	12 79	312 00	24 00	.....
Leamington	Essex	2,444 18	1,760	14,952 94	124 34	7,105 15	40 23	22 40	740 00	100 00	120 00
Le Breton Flats	Carleton	2,983 89	350	5,336 13	43 61	225 14	13 85	.....	520 00	.....	80 00
Lefroy	Simcoe	304 93	167	2,138 50	15 63	912 51	5 58	.....	120 00	.....	.....
Lindsay	Victoria	9,075 90	2,739	27,535 35	218 05	27,916 53	79 97	47 28	2,160 00	200 00	.....
Listowel	Perth	4,146 24	2,024	19,496 91	158 99	14,610 09	53 18	7 78	1,200 00	60 00	200 00
Little Britain	Victoria	677 52	278	5,710 34	39 15	1,098 39	15 04	4 06	300 00	10 00	.....
Little Current	Algoma	1,161 75	781	16,048 01	105 22	4,863 33	40 64	11 13	410 00	24 00	40 00
Lloydtown	York	207 51	130	1,679 04	11 66	573 57	4 33	.....	95 00	.....	.....
London	Middlesex	56,203 15	8,106	87,262 52	804 84	377,414 03	.....	.....	++	.....	.....
London, Est	do	2,276 30	1,579	15,208 17	138 69	3,272 51	42 19	34 78	550 00	.....	80 00
London, Ouest	do	438 85	42	232 73	2 94	1,093 24	1 71	0 08	96 00	.....	.....
L'Orignal	Prescott	951 52	464	9,584 42	67 49	4,497 53	24 70	22 73	360 00	48 00	40 00
Loring	Muskoka et P.-Sound	159 63	42	451 54	3 22	30 45	1 13	.....	48 00	.....	.....
Lucan	Middlesex	1,545 32	439	3,626 58	30 24	3,130 70	11 09	1 05	450 00	160 00	80 00
Lucknow	Bruce	2,374 60	1,699	20,729 10	152 52	9,259 43	56 71	22 26	740 00	72 00	100 00
Lyn	Leeds	694 02	370	3,688 54	28 55	2,070 16	9 68	14 11	280 00	.....	.....
Lynden	Wentworth	450 69	133	1,373 87	10 48	493 70	3 59	.....	188 00	.....	.....
Lynedoch	Norfolk	412 69	402	7,447 88	50 45	906 10	19 04	.....	190 00	32 00	.....

Madoc	Hastings	2,227 41	1,152	11,201 41	87 07	9,090 95	30 18	14 74	660 00	80 00	100 00
Magnetawan	Muskoka et P.-Sound	481 03	204	3,213 39	24 45	2,480 87	10 13	1 20	196 00	24 00	.....
Manilla	Victoria	432 49	207	2,681 70	19 07	1,089 95	6 94	.....	160 00	.....	.....
Manitowaning	Algoma	659 89	742	20,278 54	126 07	5,301 22	51 28	5 89	324 00	48 00	.....
Manotick	Carleton	600 64	326	10,415 12	63 35	826 87	26 04	35 11	200 00	.....	.....
Maple	York	454 81	98	2,330 98	16 22	1,656 17	6 11	4 40	148 00	32 00	.....
Markdale	Grey	1,694 00	1,258	12,511 88	92 69	7,527 20	33 04	18 22	520 00	20 00	60 00
Markham	York	1,806 64	593	6,838 90	55 22	10,332 14	25 81	2 53	580 00	66 00	80 00
Marlbank	Hastings	264 80	142	1,191 47	9 29	49 14	3 02	.....	60 00	2 00	.....
Marmora	do	954 46	498	6,341 90	45 85	1,833 81	17 51	2 63	340 00	12 00	40 00
Marshville	Monck	300 22	81	1,018 04	6 65	338 52	2 88	.....	96 00	.....	.....
Mattawa	Nipissing	2,315 97	763	19,128 42	125 25	3,793 64	49 07	20 46	825 00	80 00	120 00
Maxville	Glengarry	1,073 31	173	1,992 83	14 91	1,541 94	5 46	.....	420 00	120 00	40 00
Maxwell	Grey	288 03	478	9,472 74	61 16	1,477 88	24 19	.....	108 00	.....	.....
McKellar	Muskoka et P.-Sound	262 61	394	5,316 61	35 24	429 17	13 50	.....	134 00	4 00	.....
Meadowvale	Peel	215 40	131	1,752 55	13 42	840 35	4 42	.....	84 00	.....	.....
Meaford	Grey	3,151 78	2,478	23,885 36	175 16	18,012 49	67 56	39 18	880 00	60 00	140 00
Melbourne	Middlesex	499 63	362	4,865 62	38 35	1,098 87	12 32	.....	180 00	12 00	.....
Merrickville	Leeds et Grenville	1,675 29	1,192	14,615 20	108 51	5,765 75	37 51	37 80	540 00	48 00	60 00
Merritton	Lincoln et Niagara	1,150 28	619	6,132 26	53 96	3,663 04	16 49	10 79	380 00	.....	40 00
Metcalfe	Russell	647 80	451	8,986 09	60 68	2,475 64	23 46	18 80	250 00	.....	.....
Middleville	Lanark	178 65	135	1,484 78	12 04	279 27	3 72	29 44	66 00	.....	.....
Midland	Simcoe	2,311 20	1,163	12,165 15	90 61	9,365 55	32 92	14 44	740 00	22 50	100 00
Mildmay	Bruce	979 58	551	6,128 17	44 24	2,278 11	17 18	3 43	370 00	12 00	40 00
Millbank	Perth	354 40	331	4,860 21	32 98	1,125 94	12 47	1 10	159 00	.....	.....
Millbrook	Durham	1,936 38	779	6,411 54	52 64	6,496 91	18 13	13 83	550 00	110 00	80 00
Mille Roches	Cornwall	658 53	384	6,786 85	53 05	1,536 39	17 22	4 26	170 00	.....	.....
Milton, Ouest	Halton	2,410 56	1,577	15,017 43	118 31	9,147 85	40 37	19 64	720 00	48 00	100 00
Milverton	Perth	974 80	389	4,678 54	34 71	2,636 90	12 07	5 75	320 00	.....	.....
Minden	Victoria	811 90	338	4,562 68	34 50	2,411 45	13 13	6 64	312 00	16 00	.....
Mitchell	Perth	3,280 36	1,461	16,721 50	126 65	10,322 11	49 12	60 75	950 00	100 00	140 00
Mohawk	Brant	309 33	130	1,628 59	11 70	522 87	4 13	.....	152 00	.....	.....
Mono Mills	Cardwell	230 65	115	1,649 88	10 62	342 54	4 21	.....	104 00	.....	.....
Moore	Lambton	322 62	187	1,742 91	14 18	1,064 07	5 15	3 12	140 00	.....	.....
Moorefield	Wellington	625 98	552	5,586 01	38 79	1,384 25	14 22	0 68	256 00	24 00	.....
Morpeth	Elgin	451 26	307	3,450 34	18 34	838 09	8 89	0 91	170 00	.....	.....
Morrisburg	Dundas	4,081 69	2,097	25,699 52	194 48	9,115 45	67 98	17 81	1,100 00	240 00	160 00
Morriston	Wellington	297 91	297	5,381 77	37 23	1,861 37	13 59	.....	100 00	.....	.....
Mount Albert	York	731 82	465	8,160 27	53 07	2,025 88	21 49	9 91	240 00	.....	.....
Mount Brydges	Middlesex	536 86	516	7,686 42	53 42	1,518 82	19 69	2 04	220 00	6 00	.....
Mount Elgin	Norfolk	276 88	290	2,193 36	17 03	528 53	5 48	.....	115 00	.....	.....
Mount Forest	Wellington	4,049 08	2,747	32,796 11	234 07	16,789 80	88 55	31 50	1,080 00	48 00	160 00
Nanticoke	Haldimand	203 68	212	2,960 34	20 36	235 04	7 40	.....	90 00	.....	.....
Napanee	Lennox	6,064 18	2,715	23,802 36	207 82	22,212 72	67 12	105 56	1,720 00	160 00	.....
Napier	Middlesex	198 42	161	1,833 54	12 65	1,288 21	4 87	.....	96 00	4 00	.....
Nassagaweya	Halton	198 89	392	4,831 18	33 93	849 15	12 31	2 36	96 00	8 00	.....
Neustadt	Grey	713 44	307	5,427 60	44 90	1,349 50	14 38	7 65	300 00	6 00	.....
Newboro'	Leeds	851 63	358	7,030 87	47 36	4,264 09	21 42	28 68	348 00	64 00	40 00
Newburgh	Addington	669 48	472	6,648 84	48 48	2,005 78	16 96	14 16	250 00	12 00	.....

‡ *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats-poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Newbury	Middlesex	646 45	475	4,797 08	36 78	1,164 28	12 19	25 97	260 00	2 00	.....
Newcastle	Durham	1,171 91	1,029	13,696 47	92 64	3,042 39	34 96	3 14	450 00	108 00	60 00
New Dundee	Waterloo	922 08	236	2,637 90	21 91	1,225 18	6 87	2 62	320 00	.....	.....
New Edinburgh	Russell	472 27	181	2,933 80	23 27	418 52	7 86	7 72	160 00	.....	.....
New Germany	Waterloo	118 51	175	2,903 18	22 49	1,055 92	7 47	.....	52 00	.....	.....
New Hamburg	do	1,726 66	569	6,704 70	55 30	6,109 08	18 41	4 09	620 00	24 00	80 00
Newmarket	Ontario	3,651 73	1,705	16,533 02	135 79	11,379 50	45 17	40 87	960 00	132 00	140 00
Niagara	Lincoln et Niagara	2,093 36	1,029	12,477 24	99 64	5,913 46	35 00	19 56	620 00	40 00	80 00
Niagara Falls	Welland	4,221 08	1,381	14,125 46	116 36	9,810 93	39 83	42 23	1,300 00	360 00	.....
Niagara Falls, Sud	do	1,411 78	1,159	16,145 63	118 02	4,496 02	42 75	20 39	570 00	.....	60 00
Nipigon	Algoma	225 61	129	1,737 22	13 21	37 75	4 38	.....	72 00	.....	.....
Nobleton	York	260 48	176	3,428 21	22 24	769 08	8 56	10 04	90 00	4 00	.....
Norland	Victoria	255 96	23	284 52	1 86	307 85	0 79	.....	90 00	.....	.....
North Augusta	Grenville	495 05	528	10,349 59	66 04	1,364 25	27 29	7 02	176 00	.....	.....
North Bay	Nipissing	3,605 78	1,181	21,001 06	153 62	5,933 22	54 59	68 15	900 00	.....	130 00
North Gower	Carleton	591 60	215	5,420 67	36 98	1,826 84	14 81	50 20	230 00	8 00	.....
North Port	Prince Edward	253 24	209	4,394 99	28 75	389 51	11 54	1 76	115 00	.....	.....
Norval	Halton	395 98	158	1,995 12	15 90	648 23	5 06	.....	150 00	.....	.....
Norwich	Oxford	2,689 40	1,981	19,795 55	157 06	7,971 36	53 12	18 71	700 00	.....	100 00
Norwood	Peterboro'	2,337 34	859	11,401 64	81 98	5,291 34	30 46	14 86	660 00	28 00	100 00
Oakland	Oxford	165 24	78	1,639 38	11 54	443 39	4 35	.....	64 00	24 00	.....
Oakville	Halton	2,629 05	1,211	14,203 08	112 22	8,922 80	38 93	28 25	720 00	16 00	100 00
Oakwood	Victoria	535 06	339	4,637 18	31 86	1,364 88	11 64	.....	180 00	.....	.....
Odessa	Lennox	498 83	482	8,609 00	56 50	6,518 79	22 22	15 01	180 00	72 00	.....
Oil Springs	Lambton	1,329 67	648	10,393 75	71 93	3,652 64	27 16	4 45	460 00	.....	60 00
Onnemee	Victoria	1,218 36	679	10,115 51	65 42	1,890 40	26 11	24 89	400 00	8 00	40 00
Orangeville	Wellington	5,189 09	1,704	18,987 95	139 61	19,041 77	50 94	32 45	1,300 00	72 00	.....
Orillia	Simcoe	8,766 37	2,397	27,026 03	214 58	31,467 10	81 89	66 81	2,000 00	100 00	340 00
Orono	Durham	968 83	667	7,859 32	57 67	3,248 01	20 24	21 79	380 00	.....	40 00
Orwell	Elgin	123 75	45	444 76	3 33	176 90	1 45	.....	50 00	6 00	.....
Osceola	Renfrew	351 68	65	2,232 98	13 32	1,001 65	5 89	8 66	148 00	8 00	.....
Oshawa	Ontario	5,718 71	1,972	17,547 85	156 71	30,197 41	51 09	26 62	1,490 00	52 00	240 00
Ottawa	Carleton	53,664 10	13,812	204,600 80	1,834 86	183,864 30	.....	.....	‡	.....	.....
Otterville	Oxford	1,032 14	277	1,962 08	17 87	3,130 43	6 43	4 87	360 00	.....	40 00
Owen Sound	Grey	9,799 41	4,730	44,371 69	363 57	48,504 96	130 05	79 35	Spec'l $90. 2,420 00	175 00	360 00
Paisley	Bruce	2,730 15	893	7,316 09	57 29	11,185 97	20 48	5 94	840 00	44 00	130 00

Pakenham	Lanark	1,132 53	468	5,405 37	39 94	1,964 33	13 86	8 17	400 00	24 00	40 00
Palermo	Halton	215 24	243	2,672 07	21 53	744 83	6 87	1 95	84 00	.....	.....
Palmerston	Wellington	2,074 15	1,879	11,072 62	85 83	6,360 60	29 43	14 43	640 00	22 48	100 00
Paris	Brant	4,129 60	1,636	15,023 59	122 26	11,115 57	20 98	16 39	958 97	.....	170 26
Paris Station	do	1,147 16	361	4,319 59	31 90	491 40	11 10	1 36	390 00	50 00	40 00
Parkdale	York	6,998 46	1,770	20,023 03	187 03	14,200 49	57 49	56 37	1,200 00	.....	200 00
Park Hill	Middlesex	2,887 20	1,472	12,567 67	99 13	9,423 81	35 20	5 14	850 00	140 00	160 00
*Parliament St. (Toronto)	York	.....	569	5,307 78	54 08	1,032 33	13 46	7 81	‡	.....	.....
Parry Sound	Muskoka et P. Sound	1,547 37	1,799	37,237 67	240 59	9,324 48	96 93	23 98	575 00	100 00	60 00
Pearl St. (Hamilton)	Wentworth	.....	308	2,362 91	26 42	55 69	5 90	0 40	‡	.....	.....
Pelee Island	Essex	281 91	349	5,797 92	40 49	3,892 14	15 72	.....	96 00	.....	.....
Pembroke	Renfrew	6,156 85	2,612	29,851 34	243 25	21,155 54	82 38	91 11	1,700 00	138 50	.....
Penetanguishene	Simcoe	2,346 77	1,298	12,038 84	93 03	6,947 64	32 86	25 72	680 00	24 00	100 00
Perth	Lanark	5,273 03	1,781	16,402 24	143 08	14,759 82	46 15	57 57	1,440 00	284 00	200 00
Peterboro'	Peterboro'	16,659 03	5,903	56,119 81	487 47	53,419 11	160 17	90 98	3,800 00	420 00	.....
Peter St. (Toronto)	York	.....	2,685	30,137 50	312 73	3,513 03	76 04	71 45	‡	.....	.....
Petrolea	Lambton	6,534 15	2,483	23,607 15	193 35	17,083 39	73 15	49 77	1,640 00	16 00	400 00
Phelpston	Simcoe	248 29	134	943 52	7 20	464 39	2 80	0 01	124 00	18 00	.....
Pickering	Ontario	799 54	385	3,975 59	31 32	1,946 10	10 64	0 41	320 00	.....	40 00
Picton	Prince Edward	5,691 46	2,483	21,159 87	177 62	16,541 85	64 17	13 51	1,440 00	300 00	240 00
Plantagenet	Prescott	670 59	269	10,306 05	66 61	3,738 38	30 35	17 02	240 00	48 00	.....
Plattsville	Brant	1,242 53	789	10,762 55	79 82	2,367 15	27 74	43 36	390 00	.....	40 00
Plevna	Addington	188 17	82	1,362 97	8 50	279 52	3 47	.....	90 00	.....	.....
Point Edward	Lambton	1,168 43	445	5,083 86	43 84	2,402 05	14 98	.....	440 00	.....	40 00
†Pontypool	Durham	525 37	16	117 06	0 86	10 00	0 29	.....	180 00	54 00	.....
Port Arthur	Algoma	4,801 16	3,715	63,637 85	581 72	10,804 97	166 01	46 73	1,500 00	.....	200 00
Port Burwell	Elgin	520 84	541	10,339 80	69 30	2,366 00	28 52	16 65	280 00	30 00	.....
Port Carling	Simcoe	421 34	205	2,286 58	16 23	2,661 19	6 22	.....	160 00	20 00	.....
Port Colborne	Welland	1,727 23	376	4,424 75	35 10	4,985 52	13 99	25 20	560 00	20 00	.....
Port Credit	Peel	498 97	76	1,474 95	10 68	1,181 16	3 77	.....	176 00	.....	.....
Port Dalhousie	Lincoln et Niagara	642 25	426	5,299 77	40 61	2,620 04	14 18	8 89	250 00	.....	.....
Port Dover	Norfolk	1,628 18	1,494	16,333 73	126 74	3,801 77	43 05	20 92	500 00	10 00	80 00
Port Elgin	Bruce	2,224 72	1,419	12,241 78	98 87	7,483 01	32 20	7 50	750 00	32 00	110 00
Port Hope	Durham	7,517 24	3,064	25,853 71	230 28	30,742 22	75 98	36 73	2,040 00	200 00	.....
Portland	Leeds	352 74	15	424 93	3 20	432 65	1 12	.....	120 00	.....	.....
Port Perry	Ontario	2,640 40	1,169	13,206 47	100 06	10,502 10	35 88	16 21	840 00	16 00	130 00
Port Robinson	Welland	470 76	119	1,457 42	11 19	1,128 81	4 16	1 09	200 00	.....	.....
Port Rowan	Norfolk	1,403 95	726	7,960 24	64 05	4,412 06	22 58	13 75	430 00	80 00	60 00
Port Ryerse	do	84 64	141	1,098 62	7 76	297 30	2 74	.....	40 00	.....	.....
Port Stanley	Elgin	805 00	347	3,306 18	27 24	1,763 77	9 32	7 75	320 00	.....	.....
Port Sydney	Muskoka et P. Sound	253 58	309	3,276 84	23 68	2,798 57	10 46	5 03	115 00	4 00	.....
*Powassan	do	460 34	285	4,790 25	30 85	602 33	12 27	..	168 00	12 00	.....
Prescott	Grenville	4,885 63	2,300	26,040 23	175 75	14,320 90	56 85	134 18	1,400 00	460 00	.....
Preston	Waterloo	2,345 42	767	7,733 03	67 39	8,308 52	22 19	59 72	620 00	38 00	100 00
Priceville	Grey	661 51	289	3,338 18	22 88	2,453 86	9 47	11 88	200 00	6 00	.....
Princeton	Brant	696 00	405	4,318 72	33 25	2,732 44	11 86	6 77	260 00	.....	.....
Puslinch	Wellington	189 23	267	5,087 64	32 68	777 61	12 82	.....	80 00	16 00	.....

*Bureau comptable du 1er oct. 1892. † Bureau comptable du 1er avril 1892. ‡ Appoint., etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Queen St. E. (Toronto)	York	.....	1,817	17,014 51	192 09	2,310 20	45 36	75 85	†	.....	.....
Queensville	do	357 75	101	1,197 14	9 41	310 39	2 98	.....	120 00	.....	.....
Ratho	Oxford	100 03	116	1,034 24	7 30	88 61	2 61	.....	66 00	.....	.....
Rat Portage	Algoma	3,554 67	1,959	35,651 03	273 95	7,564 06	91 97	58 95	900 00	24 00	120 00
Renfrew	Renfrew	4,101 85	1,396	15,990 65	128 49	8,392 17	43 59	95 55	1,140 00	60 00	160 00
Riceville	Prescott	277 60	283	9,796 65	58 67	1,148 64	26 08	16 68	136 00	12 00	.....
Richmond-Ouest	Carleton	454 07	478	10,879 18	68 89	1,217 63	28 24	12 03	200 00	.....	.....
Richmond Hill	York	921 74	414	11,201 34	73 43	3,770 27	28 45	26 63	370 00	.....	40 00
Ridgetown	Elgin	3,621 63	1,461	11,732 58	91 86	10,213 88	32 18	10 06	1,000 00	.....	160 00
Ridgeway	Welland	858 10	392	3,240 00	30 47	969 93	8 66	42 87	280 00	4 00	.....
Ripley	Bruce	1,152 46	348	4,851 75	34 95	2,704 36	13 46	.....	400 00	10 00	40 00
Riversdale	do	161 83	94	1,528 75	10 57	973 45	4 61	.....	76 00	1 00	.....
Riverside	York	2,635 87	812	6,996 15	87 96	1,005 76	18 31	24 86	600 00	.....	80 00
Rockingham	Renfrew	209 11	126	3,054 42	19 68	537 43	8 17	9 28	84 00	40 00	.....
Rockton	Wentworth	205 84	157	3,578 89	22 73	218 26	8 97	.....	92 00	20 00	.....
Rockwood	Wellington	703 51	499	5,419 52	42 30	1,737 23	13 99	8 95	256 00	.....	.....
Rodney	Elgin	1,275 85	926	10,443 22	78 48	3,641 06	26 61	20 48	450 00	10 00	60 00
Rosemont	Simcoe	409 12	91	1,309 37	8 45	496 92	3 31	7 31	164 00	45 00	.....
Rosseau	Muskoka et P. Sound	538 27	348	5,342 14	37 18	2,584 83	14 52	5 31	180 00	80 00	.....
Rothsay	Wellington	314 23	159	1,826 39	12 44	570 42	4 74	.....	116 00	4 00	.....
Rusholme R'd (Tor'nto)	York	.....	241	2,095 37	25 46	403 37	5 45	5 57	†	.....	.....
Russell	Russell	577 25	99	4,260 71	24 73	2,474 63	11 93	7 18	276 00	6 00	.....
Ruthven	Essex	302 03	623	7,487 29	52 43	354 74	18 77	.....	128 00	12 00	.....
St. Ann's	Monck	109 24	191	1,913 80	13 05	178 46	4 86	.....	60 00	.....	.....
St. Catharines	Lincoln et Niagara	14,037 38	3,661	37,665 19	321 13	64,728 73	114 90	123 71	3,500 00	60 00	.....
St. George, Brant	Brant	1,196 63	405	3,653 98	28 03	3,666 45	9 85	5 17	380 00	.....	40 00
St. Jacob's	Waterloo	522 75	232	2,192 08	17 42	917 73	5 97	6 13	180 00	12 00	.....
St. Mary's	Perth	5,593 48	2,640	26,409 64	205 76	14,897 38	71 13	36 38	1,500 00	66 00	220 00
St. Thomas, Ouest	Elgin	18,423 17	5,228	43,243 19	373 14	156,011 39	129 33	166 44	3,800 00	120 00	.....
St. Williams	Norfolk	306 48	341	3,966 71	30 60	1,265 65	10 46	.....	120 00	.....	.....
Sandwich	Essex	709 77	326	3,808 09	36 46	5,035 74	13 96	1 43	300 00	.....	60 00
Sarnia	Lambton	9,211 85	3,187	31,496 47	264 80	36,475 80	92 23	81 25	2,300 00	200 00	360 00
Sault Ste-Marie	Algoma	3,713 60	2,227	29,984 66	242 49	13,749 26	82 47	14 63	1,000 00	18 33	140 00
Scarboro'	York	123 14	101	2,739 25	18 28	705 55	7 11	2 81	40 00	.....	.....
Schomberg	do	703 09	130	2,071 83	15 89	1,106 88	5 31	23 35	300 00	.....	.....
Schreiber	Algoma	951 76	542	11,239 32	86 09	780 87	28 41	30 64	270 00	.....	.....
Scotland	Oxford	281 08	301	5,019 95	36 49	884 93	13 84	.....	104 00	.....	.....

Seaforth	Huron	4,907 41	2,301	24,313 91	190 89	16,243 08	68 19	161 73	1,300 00	160 00	200 00
Selkirk	Haldimand	503 35	461	10,649 62	68 98	2,433 59	28 80		190 00	4 00	
Severn Bridge	Ontario	435 29	149	1,364 33	9 47	481 92	3 80		144 00	4 00	
Shakespeare	Oxford	573 31	336	5,722 90	39 12	1,620 75	15 23	1 09	200 00		
Shannonville	Hastings	488 81	428	5,915 36	43 87	1,431 48	15 15	0 08	190 00	24 00	
Sharon	York	211 46	56	551 20	4 32	146 92	1 43		72 00		
Shelburne	Grey	2,322 34	1,487	20,052 19	136 34	7,090 37	51 80	56 07	680 00	6 00	100 00
Simcoe	Norfolk	5,624 91	1,956	18,666 51	161 20	16,318 97	54 01	12 36	1,480 00	200 00	220 00
Singhampton	Simcoe	373 21	252	4,257 96	27 74	1,413 29	11 42		128 00		
Smith's Falls	Leeds et Grenville	6,435 28	1,613	18,824 65	148 74	33,954 63	51 00	56 99	1,680 00	60 00	240 00
Smithville	Wentworth	1,009 26	1,679	28,074 24	189 84	4,050 33	70 91	60 65	360 00	12 00	40 00
Sombra	Bothwell	397 14	497	8,972 25	61 29	1,654 18	23 57		130 00	20 00	
Southampton	Bruce	1,371 22	552	8,219 27	60 19	3,980 03	22 69	7 34	440 00	80 00	60 00
South Indian	Russell	361 06	104	1,725 36	11 02	371 82	5 12		120 00	6 00	
South River	Muskoka et P. Sound	527 30	189	1,328 71	11 44	1,100 97	3 41		176 00	9 00	
South Woodslee	Essex	528 75	185	3,386 71	23 35	713 41	8 96		176 00		
Spadina Ave. (Toronto)	York		2,969	30,725 70	328 10	11,791 42	84 25	78 04	†		
Sparta	Elgin	398 91	285	4,692 72	33 53	1,078 58	12 51		144 00		
Spencerville	Grenville	531 81	553	8,467 50	59 42	1,677 37	22 54	42 47	180 00	20 00	
Spring Brook	Hastings	221 93	378	7,258 59	46 59	875 38	18 88		95 00		
Springfield	Elgin	626 14	610	6,515 90	49 65	1,378 38	17 16	4 88	250 00		
Springfield on the Credit	Peel	275 83	93	1,569 41	11 19	1,042 40	4 10		108 00		
Springford	Oxford	301 73	121	1,197 82	9 70	244 58	3 12		108 00		
Staples	Essex	301 25	58	1,005 21	6 68	147 74	2 52		80 00		
Stayner	Simcoe	2,168 23	1,064	10,798 26	78 15	6,449 18	30 07	10 82	600 00	10 00	80 00
Stella	Lennox	292 55	218	3,987 36	26 49	1,579 72	12 21		90 00		
Steven St. (Hamilton)	Wentworth		307	2,068 19	19 85	5 20	5 18	0 26	†		
Stevensville	Welland	304 44	360	4,158 56	29 30	374 19	10 45	22 11	136 00	6 00	
Stirling	Hastings	1,349 89	1,068	13,005 86	91 41	5,114 67	35 44	16 89	420 00	44 00	40 00
Stirton	Wellington	109 44	117	1,449 75	9 93	148 36	3 62		46 00		
Stony Creek	Wentworth	236 53	180	2,654 60	20 78	711 32	6 99		96 00	24 00	
Stouffville	Ontario	1,805 90	816	10,787 08	78 13	4,240 28	28 50	9 29	520 00	100 00	80 00
Strabane	Wentworth	131 06	103	1,967 99	12 32	359 30	5 17		60 00		
*Strachan Avenue (Toronto)	York		87	1,214 09	10 91	23 00	3 03	0 66	00		
Stratford	Perth	12,084 89	3,975	37,628 13	338 45	49,283 66	113 49	84 15	2,960 00	166 00	
Strathroy	Middlesex	5,004 13	2,514	21,368 12	172 04	21,615 95	58 82	40 44	1,320 00	72 00	
Streetsville	Peel	832 66	611	10,634 39	70 78	3,053 50	27 41	27 14	386 00		40 00
Sturgeon Falls	Nipissing	901 36	179	2,435 39	16 94	1,744 50	7 36	6 12	256 00		
Sudbury	Algoma	3,658 81	1,945	36,934 77	292 95	7,194 65	94 31	66 60	900 00	20 00	140 00
Sunderland	Ontario	841 04	121	1,232 83	9 71	2,208 21	3 74		300 00	16 00	40 00
Sundridge	Muskoka et P. Sound	1,049 18	752	8,888 17	63 14	2,292 67	24 71		372 00	8 00	40 00
Sutton, Ouest	York	1,082 98	587	9,038 33	61 88	2,463 82	23 45	7 24	400 00	24 50	40 00
Sydenham	Addington	583 82	375	8,231 55	55 61	2,682 66	22 19	12 37	196 00	2 00	
Tamworth	do	1,124 74	466	8,074 71	56 50	3,032 71	22 40	6 54	390 00	4 00	40 00
Tara	Bruce	1,498 86	692	6,969 80	53 05	2,949 10	18 55		500 00	20 00	60 00
Tavistock	Oxford	1,315 55	613	5,312 82	46 95	2,237 68	14 52	6 76	390 00		40 00
Teeswater	Bruce	1,640 80	888	10,929 59	80 56	5,376 74	29 08	20 88	520 00		60 00
Thamesford	Oxford	575 04	433	5,225 45	38 07	1,900 92	14 05		210 00	60 00	

* *Bureau comptable du 2 janvier 1892.* *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Ontario—*Fin.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats émis.	Total des mandats émis.	Total des Commissions reçues du public.	Total des mandats payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Thamesville	Bothwell	1,596 73	914	13,622 76	95 71	3,276 81	36 26	41 88	540 00	50 00	80 00
Thedford	Lambton	1,092 97	698	7,382 90	59 34	3,693 77	20 38	8 86	390 00	50 00	40 00
Thessalon	Algoma	1,202 74	348	9,106 77	56 87	2,300 65	23 64	.....	380 00	8 00	40 00
Thomasburg	Hastings	204 60	211	4,578 38	30 34	320 14	11 71	.....	72 00	2 00	.....
Thornbury	Grey	1,113 55	1,076	12,434 91	89 68	4,638 19	30 56	24 68	430 00	.....	60 00
Thorndale	Middlesex	408 19	247	4,438 77	29 69	1,741 92	11 18	.....	140 00	12 00	.....
Thornhill	York	1,462 26	170	3,614 70	29 66	1,440 18	9 82	11 04	430 00	32 00	60 00
Thornton	Simcoe	427 92	45	565 00	4 19	1,064 71	2 14	.....	156 00	4 00	.....
Thorold	Welland	2,745 07	1,087	9,530 69	84 09	10,112 05	28 24	11 30	860 00	.....	130 00
Tilbury Centre	Essex	1,618 24	727	7,888 14	58 61	2,908 21	21 26	4 63	500 00	36 00	60 00
Tilsonburg	Norfolk	4,282 09	1,998	19,838 34	148 40	14,747 91	57 93	12 73	1,100 00	200 00	160 00
Tiverton	Bruce	958 06	486	5,601 93	42 29	3,863 63	17 39	20 03	348 00	8 00	40 00
Toronto	York	374,374 72	26,288	312,872 41	3,137 91	2,030,604 22	.....	.....	‡	.....	.....
Tottenham	Simcoe	1,227 00	594	6,699 05	47 35	4,106 96	17 11	32 15	410 00	40 00	40 00
Trenton	Hastings	5,017 81	1,761	17,693 43	144 20	11,485 12	49 15	51 39	1,340 00	170 00	.....
Tullamore	Peel	89 17	48	1,506 50	9 04	481 55	4 11	.....	40 00	.....	.....
Tweed	Hastings	1,332 70	650	6,082 69	45 28	2,390 56	16 02	.....	450 00	60 00	60 00
Uffington	Ontario	237 92	53	725 82	5 52	382 17	2 22	.....	116 00	14 00	.....
Underwood	Bruce	364 94	487	9,261 72	58 33	2,230 50	25 16	.....	144 00	.....	.....
Union	Elgin	300 85	146	965 09	8 47	592 33	2 60	.....	114 00	.....	.....
Unionville	York	627 96	182	2,558 21	17 90	1,704 78	6 72	10 13	220 00	80 00	.....
Uxbridge	Ontario	3,458 44	1,527	17,574 11	129 27	11,387 40	47 18	15 81	1,000 00	66 00	160 00
Vankleek Hill	Prescott	1,943 57	588	9,828 39	70 77	10,437 16	35 73	106 15	540 00	40 00	80 00
Varna	Huron	359 56	153	2,156 72	16 50	710 30	5 95	.....	150 00	.....	.....
Victoria Harbour	Simcoe	492 02	290	3,433 07	23 34	764 66	8 67	3 74	180 00	.....	.....
Vienna	Elgin	403 14	969	14,759 67	98 80	1,432 40	37 88	28 39	156 00	.....	.....
Vittoria	Norfolk	517 04	779	8,369 70	61 84	1,283 95	21 53	4 88	200 00	16 00	.....
Wales	Stormont	478 53	36	1,058 73	7 71	1,084 21	3 69	0 09	186 00	150 00	.....
Walkerton	Bruce	4,817 60	1,761	16,683 39	132 67	17,431 45	45 66	32 19	1,400 00	100 00	200 00
Walkerville	Essex	2,482 96	707	6,099 25	62 17	4,325 52	16 83	6 81	600 00	.....	80 00
Wallaceburg	Bothwell	3,031 90	1,950	27,485 35	200 15	10,810 91	75 18	16 39	850 00	31 00	120 00
Wallacetown	Elgin	415 45	368	5,901 14	40 25	961 41	15 26	.....	190 00	16 00	.....
Wardsville	Middlesex	627 99	578	12,722 54	78 14	2,136 78	32 77	16 22	290 00	.....	.....
Warkworth	Northumberland	1,284 41	1,467	24,559 96	159 68	2,822 47	62 83	16 38	400 00	.....	40 00
Warsaw	Peterboro'	357 11	199	5,047 65	32 07	523 04	12 62	.....	120 00	4 00	.....
Warwick	Lambton	240 22	220	2,994 86	20 72	823 03	7 77	.....	100 00	.....	.....
Waterdown	Wentworth	686 64	439	6,844 70	49 85	2,223 87	17 47	14 18	290 00	.....	20 00

Waterford	Norfolk	1,808 07	765	8,415 11	59 75	3,864 44	22 96	6 15	600 00	100 00	80 00
Waterloo, West	Waterloo	5,051 12	1,219	10,068 21	92 61	33,188 59	32 91	29 96	1,620 00	16 00	230 00
Watford	Lambton	2,568 24	1,960	27,614 04	194 55	9,989 09	70 59	154 85	770 00	40 00	120 00
Wabaushene	Simcoe	961 94	375	4,898 15	36 16	1,953 78	13 11	20 07	340 00	.....	40 00
Waverley	do	233 74	216	2,383 65	16 58	111 45	5 97	.....	90 00	7 50	.....
†Webbwood	Algoma	593 93	81	1,645 33	11 61	434 05	4 22	.....	120 00	.....	.....
Welland	Welland	3,284 22	1,057	10,904 97	82 45	11,626 26	33 37	14 48	950 00	160 00	140 00
Welland Port	Monk	406 41	632	13,914 37	87 08	833 34	35 25	3 55	150 00	.....	.....
Wellesley	Waterloo	686 41	523	6,841 89	50 62	1,871 86	17 85	14 20	306 00	4 00	.....
Wellington	Prince-Edouard	780 86	636	8,328 02	60 09	1,661 63	22 19	.....	318 00	.....	.....
West Lorne	Elgin	894 83	628	5,448 17	41 59	1,373 80	14 41	2 50	376 00	12 00	40 00
Westmeath	Renfrew	498 89	517	6,172 66	42 41	437 89	15 46	.....	220 00	.....	.....
Weston	York	944 13	496	7,868 91	58 05	4,380 33	23 87	23 25	340 00	24 00	40 00
Westport	Leeds	1,044 98	625	11,756 46	84 26	2,464 60	32 07	16 42	380 00	12 00	40 00
West Toronto Junction	York	3,618 27	1,321	13,367 08	115 44	10,996 78	38 23	22 40	1,000 00	.....	140 00
*Wheatley	Essex	427 05	393	5,326 78	38 09	700 75	13 31	.....	160 00	.....	.....
Whitby	Ontario	4,041 39	1,461	13,415 95	106 86	16,001 48	38 35	12 93	1,320 00	139 98	240 00
Whitevale	do	257 29	72	1,765 67	11 46	1,038 39	4 78	.....	96 00	.....	.....
Wiarton	Bruce	3,079 40	1,974	24,263 53	170 89	8,264 83	62 53	12 00	880 00	87 50	120 00
Wilkesport	Bothwell	281 21	397	7,918 15	50 11	2,303 28	20 17	.....	98 50	.....	.....
Williamstown	Glengarry	670 63	127	2,191 08	15 60	2,089 75	7 33	10 38	260 00	.....	.....
Winchester	Dundas	2,223 72	627	7,845 03	57 29	5,993 12	20 44	24 02	660 00	24 00	80 00
Windsor	Essex	13,099 64	3,027	36,604 31	301 92	48,728 86	.....	.....	‡	.....	.....
Wingham	Huron	4,531 38	1,977	20,785 86	159 36	18,145 71	56 75	46 16	1,100 00	60 00	180 00
Winona	Wentworth	1,256 29	123	1,530 34	12 83	5,097 74	5 16	0 41	300 00	36 00	40 00
Woodbridge	York	866 65	378	5,191 69	38 93	2,462 63	13 34	28 93	400 00	4 00	40 00
Woodham	Perth	206 87	155	1,548 44	11 92	636 89	4 21	.....	80 00	.....	.....
Woodslee	Essex	211 76	143	3,003 19	20 46	692 47	8 15	13 29	90 00	.....	.....
Woodstock	Oxford	14,964 96	5,300	48,243 03	413 97	90,327 24	142 99	70 70	3,600 00	160 00	500 00
Woodville	Victoria	933 28	1,006	20,166 97	127 20	2,456 22	51 13	20 14	350 00	.....	40 00
Wroxeter	Huron	987 74	574	8,299 20	60 00	5,390 75	21 53	23 38	336 00	18 00	40 00
Wyoming	Lambton	1,450 62	1,219	15,380 25	113 08	3,643 85	39 33	32 14	460 00	.....	60 00
Yarker	Addington	564 73	209	1,759 43	15 44	2,136 81	4 56	3 95	220 00	6 00	.....
York	Haldimand	335 00	186	4,055 47	25 50	1,291 74	10 72	19 60	132 00	.....	.....
Yorkville	York	8,306 59	2,520	28,231 67	301 88	8,283 35	77 24	127 41	1,300 00	.....	220 00
Zurich	Huron	796 22	460	10,719 37	72 54	2,272 66	28 55	5 46	256 00	.....	.....
Bur. des lettres de rebut		140 54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bureaux de poste non-comptables		253,642 91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95,535 65	2,651 97	.....
Total		1,803,383 80	516,204	6,200,450 91	49,382 47	6,372,576 01	14,423 58	9,774 29	363,828 82	21,045 74	22,330 24

* *Bureaux comptables, le 1er octobre 1891.* † *Bureaux comptables, le 2 janvier 1892.* ‡ *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

W. H. SMITHSON,
Comptable.

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au maître de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Abercorn	Brome	230 51	106	1,125 61	9 48	213 56	2 72	.....	76 00	.....	...
Acton Vale	Bagot	1,278 07	119	2,765 41	18 70	5,084 28	14 38	6 30	400 00	150 00	40 00
Agnes	Beauce	570 92	527	8,502 22	63 24	1,460 31	23 18	12 85	235 00	6 00	.....
Arthabaskaville	Arthabaska	1,511 60	433	5,370 46	45 69	4,226 60	20 46	0 27	480 00	40 00	60 00
Aylmer, East	Ottawa	1,238 36	628	9,017 51	65 38	3,560 58	25 57	26 70	480 00	.....	.....
Bagotville	Chicoutimi	258 40	226	7,375 72	47 01	990 47	18 74	.....	96 00	10 00	.....
Beauharnois	Beauharnois	957 99	534	7,425 99	56 99	6,965 55	20 71	5 69	420 00	28 00	40 00
Bécancour	Nicolet	385 72	32	986 58	8 82	1,499 59	5 75	0 11	180 00	90 00	.....
Bedford	Missisquoi	1,288 08	619	5,435 39	52 33	4,744 23	16 42	41 48	432 00	.....	60 00
Beebe Plain	Stanstead	205 58	52	795 02	6 23	3,043 07	2 39	.....	150 00	.....	.....
Berthier *(en haut)*	Berthier	1,330 40	711	11,803 60	89 46	4,747 61	32 38	43 42	485 00	100 00	80 00
Black Cape	Bonaventure	275 75	251	6,955 01	43 94	1,474 25	18 12	.....	144 00	.....	.....
Bolton Centre	Brome	211 17	99	1,965 69	13 43	704 37	5 62	.....	220 00	30 00	.....
Bryson	Pontiac	544 45	293	3,906 17	27 75	1,084 73	9 96	15 06	180 00	2 00	.....
Buckingham	Ottawa	2,667 50	716	16,882 42	121 66	6,554 95	50 67	76 52	750 00	72 00	120 00
Cacouna	Témiscouata	730 14	116	2,074 59	16 40	3,613 13	5 66	2 05	Saison $60 300 00	.....	.....
Cantley	Ottawa	136 89	72	1,755 49	11 78	130 25	4 39	.....	40 00	10 00	.....
Capelton	Sherbrooke	591 54	468	6,964 99	70 26	814 40	18 50	11 01	232 00	.....	.....
Cap Santé	Portneuf	299 00	65	2,833 38	17 31	425 38	7 21	.....	100 00	.....	.....
Chambly Canton	Chambly	598 29	175	3,151 06	26 06	1,754 32	9 68	13 62	216 00	.....	.....
Chapeau	Pontiac	369 50	165	2,665 22	17 97	390 71	6 85	.....	120 00	.....	.....
Chelsea	Ottawa	308 66	288	3,235 78	27 19	522 36	8 66	5 91	170 00	8 00	.....
Chicoutimi	Chicoutimi	1,740 40	341	10,827 98	71 45	9,949 25	43 22	0 31	500 00	32 00	80 00
Clarenceville	Missisquoi	583 52	247	4,277 67	30 71	1,565 35	12 77	4 77	240 00	16 00	.....
Coaticook	Stanstead	3,204 34	1,471	13,415 89	128 25	7,933 92	40 76	26 30	980 00	100 00	.....
Compton	Compton	887 41	287	3,016 15	28 97	3,300 41	10 10	0 97	336 00	52 00	40 00
Cookshire	do	1,539 44	725	8,605 23	77 10	3,256 17	23 70	26 62	460 00	84 00	60 00
Coteau Landing	Soulanges	453 86	222	6,746 43	42 34	1,563 21	18 36	.....	210 00	32 00	.....

Cowansville	Missisquoi	2,133 24	864	8,439 14	69 55	16,666 27	23 47	4 31	650 00	.....	100 00
Danville	Richmond	2,109 91	752	8,472 66	80 98	5,134 14	28 31	38 28	660 00	100 00	100 00
Deschambault	Portneuf	488 56	57	1,631 11	11 14	678 66	5 28	37 70	140 00	.....	.....
Drummondville-Est	Drummond	1,610 41	271	3,898 60	36 55	2,878 54	12 28	4 75	520 00	36 00	80 00
Dunham	Missisquoi	532 46	499	9,696 40	65 88	1,474 79	25 10	0 37	220 00	16 00	.....
†East Angus	Compton	381 39	16	231 63	2 04	.....	0 58	.....	160 00	.....	.....
East Farnham	Brome	289 24	128	718 72	7 90	533 42	2 06	.....	84 00	.....	.....
*Eastman	do	404 11	69	1,230 86	9 58	284 01	3 12	.....	172 00	.....	.....
Etchemin	Lévis	883 02	283	4,514 70	32 95	707 73	12 36	.....	320 00	12 00	40 00
Farnham	Missisquoi	2,179 86	1,139	16,704 33	139 29	6,061 52	49 54	65 50	580 00	24 00	80 00
Franklin-Centre	Huntingdon	261 94	61	1,379 84	9 21	610 43	3 54	.....	96 00	.....	.....
Frelighsburg	Missisquoi	565 42	319	4,103 73	31 41	1,828 62	10 64	31 97	260 00	16 00	.....
Gaspé Basin	Gaspé	825 03	685	13,295 14	95 07	4,673 78	36 51	31 16	365 00	120 00	40 00
Granby	Shefford	2,046 44	931	12,429 43	104 32	6,976 31	35 73	7 26	620 00	36 00	80 00
Grenville	Argenteuil	834 47	304	20,111 86	109 28	2,714 75	51 91	8 72	320 00	32 00	40 00
Grindstone Island	Gaspé	165 68	216	9,363 52	56 47	1,552 62	23 54	.....	76 00	10 00	.....
Hatley	Stanstead	547 83	143	2,244 40	16 95	947 55	5 96	1 59	200 00	.....	.....
Hebertville	Chicoutimi	372 68	34	960 48	5 78	3,544 06	5 02	.....	168 00	10 00	.....
Hemmingford	Huntingdon	784 49	127	4,018 35	26 32	2,053 79	12 82	17 02	288 00	60 00	.....
Henryville	Iberville	331 71	100	3,345 09	27 54	1,764 67	9 41	.....	152 00	.....	.....
Hochelaga	Hochelaga	2,142 25	472	5,735 08	60 02	1,665 07	15 49	24 30	600 00	.....	100 00
Howick	Châteauguay	621 80	90	1,116 43	8 89	1,004 70	3 13	12 97	240 00	.....	.....
Hull	Ottawa	3,020 32	864	13,947 68	109 27	9,719 30	38 46	49 78	Spéc., $500 1,000 00	.....	.....
Huntingdon	Huntingdon	2,160 76	751	9,964 56	80 96	8,161 17	31 83	127 99	650 00	64 00	100 00
Inverness	Mégantic	846 91	249	6,545 75	42 81	3,745 55	18 66	26 74	280 00	160 00	.....
Joliette	Joliette	2,535 83	830	14,557 70	107 78	8,561 93	44 90	11 36	750 00	84 00	.....
Kamouraska	Kamouraska	476 00	69	1,885 70	13 14	3,557 58	7 55	.....	Saison $38 200 00	.....	.....
Kingsbury	Richmond	259 46	246	3,222 36	31 34	563 85	8 39	.....	90 00	.....	.....
Kingsey Falls	Drummond	528 82	85	1,024 95	10 31	436 74	3 00	11 10	205 00	.....	.....
Kinnear's Mills	Mégantic	301 00	62	1,009 15	9 34	849 01	3 69	22 84	120 00	.....	.....
Knowlton	Brome	1,571 06	945	14,103 02	106 20	3,946 09	38 32	28 61	488 00	24 00	60 00
Lachine	Jacques-Cartier	826 33	413	5,660 37	58 91	3,065 62	19 01	25 20	460 00	.....	60 00
Lachute	Argenteuil	1,975 46	605	10,204 40	83 63	7,067 37	31 06	81 94	600 00	120 00	100 00
Lacolle	Saint-Jean	845 33	281	5,421 48	39 51	2,371 99	14 97	29 63	300 00	16 00	.....
Lambton	Beauce	450 25	27	845 30	6 97	935 35	2 52	.....	224 00	30 00	.....
Laprairie	Laprairie	461 62	144	2,584 72	18 55	771 84	7 16	2 26	200 00	.....	.....
L'Assomption	L'Assomption	1,022 06	134	3,243 00	21 62	2,274 09	9 94	.....	400 00	12 00	40 00
Laurentides	do	699 14	143	1,228 67	8 51	508 45	3 56	.....	220 00	.....	.....
Lauzon	Lévis	559 61	172	3,558 26	27 10	2,887 24	13 07	.....	220 00	.....	.....
Lawrenceville	Shefford	230 76	149	2,962 80	24 54	1,099 63	9 41	.....	100 00	.....	.....
Leeds	Mégantic	67 40	157	4,786 33	35 90	1,727 63	14 17	14 03	24 00	6 00	.....
Lennoxville	Sherbrooke	1,998 76	834	8,340 28	79 71	5,539 90	23 81	12 15	660 00	120 00	80 00
L'Epiphanie	L'Assomption	434 61	20	700 13	4 85	1,283 68	2 77	.....	200 00	100 00	.....
Les Eboulements	Charlevoix	377 85	212	4,158 14	25 01	5,475 78	22 04	.....	134 00	10 00	.....
Lévis	Lévis	1,159 95	351	5,546 25	53 96	11,382 99	28 35	.....	520 00	70 00	80 00
Little Métis	Rimouski	400 20	168	3,332 36	23 26	4,539 92	9 94	13 68	120 00	48 00	.....
Longueuil	Chambly	969 21	67	1,834 57	16 92	2,241 69	8 27	.....	350 00	.....	20 00

* *Bureau comptable, du 1er octobre 1891.* † *Bureau comptable, du 1er avril 1892.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans Québec—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lotbinière	Lotbinière	354 43	312	5,141 69	38 19	3,430 88	17 06	.....	162 00	12 00	.....
Louiseville	Maskinongé	1,394 85	142	2,274 89	18 44	2,110 02	8 49	.....	420 00	72 00	60 00
Magog	Stanstead	2,093 46	417	6,473 65	59 23	2,706 34	18 79	15 50	560 00	.....	80 00
Mansonville	Brome	557 76	639	18,097 27	111 70	953 20	45 82	.....	236 00	.....	.....
Massawippi	Stanstead	261 05	81	489 12	4 65	483 08	1 71	.....	100 00	.....	.....
Montmagny	Montmagny	1,645 98	269	3,836 28	30 51	5,547 34	17 60	0 94	520 00	40 00	80 00
Montréal	Hochelaga	333,593 55	28,264	385,625 70	3,989 29	1,034,717 57	.....	.....	*	.....	.....
Murray Bay	Charlevoix	610 77	738	18,385 54	113 17	6,771 62	48 08	1 15	Saison $50 220 00	100 00	.....
Napierville	Napierville	655 16	341	6,565 08	47 11	1,913 87	18 82	.....	240 00	.....	.....
New Carlisle	Bonaventure	653 53	329	7,839 61	51 91	3,664 41	21 71	8 30	270 00	.....	.....
Nicolet	Nicolet	1,481 32	246	3,690 93	32 56	4,711 13	17 12	2 56	480 00	120 00	60 00
North Hatley	Stanstead	411 46	329	2,376 46	23 63	742 05	6 94	.....	160 00	10 00	.....
North Wakefield	Ottawa	314 18	75	2,002 57	13 87	1,514 47	8 05	.....	108 00	64 00	.....
Notre-Dame de Lévis	Lévis	1,209 82	154	2,609 56	20 36	462 95	6 89	.....	420 00	.....	60 00
Notre-Dame de Stanbridge	Missisquoi	378 01	523	8,748 70	58 74	1,233 08	23 86	5 36	160 00	.....	.....
Ontario rue (Montréal)	Hochelaga	.....	365	6,315 62	63 02	102 88	15 80	.....	*	.....	.....
Ormstown	Châteauguay	1,141 43	164	4,188 48	30 11	5,044 86	13 46	18 29	400 00	.....	40 00
Paspébiac	Bonaventure	586 35	607	18,030 60	114 20	2,649 71	48 90	.....	248 00	200 00	.....
Percé	Gaspé	592 28	491	8,586 69	62 54	3,536 28	26 21	7 74	310 00	40 00	.....
Pierreville	Yamaska	817 82	323	4,716 08	35 35	2,750 78	16 45	1 46	240 00	15 00	.....
Pointe à Pic	Charlevoix	588 84	162	2,676 77	17 67	4,564 22	7 53	.....	Sais'n $100 160 00	.....	.....
Pointe Saint-Charles	Montréal-Centre	4,020 28	2,072	25,671 15	287 49	5,181 29	69 02	71 63	900 00	.....	140 00
Pont de Maskinongé	Maskinongé	428 82	277	4,554 62	32 01	264 90	11 49	21 20	160 00	16 00	.....
Portage du Fort	Pontiac	1,053 90	206	5,110 54	32 13	2,234 57	13 62	39 57	430 00	2 00	40 00
Québec	Québec	41,555 00	7,058	110,456 59	997 41	187,318 35	.....	.....	*	.....	.....
Quyon	Pontiac	771 47	439	9,672 34	65 11	2,001 30	26 67	10 27	300 00	12 00	.....
Richmond-Est	Richmond	2,153 08	995	10,646 17	94 02	6,172 62	31 63	59 59	600 00	25 00	80 00
Rigaud	Vaudreuil	918 05	121	1,931 73	14 32	2,117 21	6 76	.....	335 00	33 33	20 00
Rimouski	Rimouski	1,747 87	600	11,664 10	100 66	9,145 35	34 78	65 42	593 33	90 00	80 00
Rivière David	Yamaska	475 03	.....	.....	.....	690 30	1 52	.....	140 00	10 00	.....
Rivière du Loup (*en bas*)	Témiscouata	2,008 61	474	6,235 46	51 23	10,070 40	23 19	22 13	S. S. $40 650 00	77 50	100 00

Rivière du Loup Stn..	do	1,165 02	218	4 550 64	40 42	1,058 96	12 42	.....	384 00	.....	40 00
Robinson	Compton	507 74	257	3,607 04	29 72	723 72	9 65	.....	212 00	20 00	.....
Rock Island	Stanstead	373 26	192	2,449 80	18 03	5,512 43	6 26	.....	186 00	.....	.....
Roxton Falls	Shefford	923 84	142	2,085 08	17 36	1,892 83	7 54	1 64	300 00	6 00	.....
Saint-André Avelin	Ottawa	433 06	282	6,968 43	40 76	1,723 05	18 27	.....	160 00	36 00	.....
Saint-André-Est	Argenteuil	952 34	322	4,319 78	33 45	3,995 64	13 52	56 53	340 00	16 00	40 00
Ste-Anne de la Pérade	Champlain	836 55	82	944 30	8 14	610 80	2 72	0 38	260 00	20 00	.....
Ste-Anne de la Pocatière	Kamouraska	980 96	82	2,252 65	16 57	1,513 27	6 70	.....	312 00	10 00	.....
Saint-Athanase	Iberville	899 04	435	4,903 80	38 55	3,452 33	15 20	0 31	300 00	.....	.....
Saint-Barthélemi	Berthier	679 27	297	4,785 90	30 88	788 50	13 26	0 79	188 00	.....	.....
Saint-Casimir	Portneuf	805 07	70	3,277 35	21 87	3,413 46	14 90	20 45	276 00	24 00	.....
Sainte-Catherine, rue (Montréal)	Montréal-Ouest	.....	4,045	42,853 84	511 12	3,011 37	107 72	16 09	*	.....	.....
Saint-Césaire	Rouville	975 17	247	3,316 04	25 48	6,292 29	19 09	3 66	360 00	.....	40 00
Saint-Charles, rivière, Richelieu	Saint-Hyacinthe	288 08	100	1,887 46	13 84	389 40	5 44	1 63	144 00	.....	.....
Saint-Chrysostome	Châteauguay	515 63	422	7,942 19	55 20	1,611 21	21 79	19 95	220 00	.....	.....
Sainte-Croix	Lotbinière	354 36	124	4,028 86	27 45	3,013 65	16 33	.....	140 00	.....	.....
Sainte-Cunégonde	Hochelaga	3,051 70	279	3,292 47	37 95	1,044 81	8 88	.....	660 00	.....	100 00
Saint-Cuthbert	Berthier	428 28	378	5,080 09	33 39	178 93	12 92	24 72	150 00	.....	.....
Saint-Eustache	Deux-Montagnes	604 88	158	4,261 88	28 60	1,991 00	11 55	.....	228 00	12 00	.....
Saint-Félix de Valois	Joliette	306 74	116	4,097 51	34 85	1,383 57	12 60	.....	176 00	16 00	.....
Sainte-Flavie Station	Rimouski	705 25	87	2,043 40	14 00	1,124 01	5 88	.....	250 00	16 00	.....
Saint-François, Beauce	Beauce	345 95	61	895 02	7 79	1,251 08	3 75	.....	152 00	.....	.....
Ste-Geneviève de Batiscan	Champlain	510 82	172	2,146 96	17 35	3,126 73	9 73	.....	180 00	30 00	.....
Saint-George-Est	Beauce	613 44	25	1,069 83	6 70	483 75	2 78	.....	236 00	.....	.....
Saint-Grégoire	Nicolet	505 51	19	1,284 08	7 70	933 67	4 22	.....	180 00	15 00	.....
St-Henri de Montréal	Hochelaga	2,139 80	302	4,569 39	46 42	1,181 49	12 53	5 10	600 00	.....	60 00
Saint-Hyacinthe	Saint-Hyacinthe	5,877 60	1,589	18,823 71	170 58	18,419 03	63 57	5 23	1,760 00	224 00	260 00
Saint-Jean-Baptiste de Montréal	Hochelaga	2,073 90	205	3,387 10	28 37	365 83	8 48	.....	550 00	.....	80 00
St-Jean des Chaillons	Lotbinière	376 43	109	2,786 03	18 29	6,342 96	10 08	.....	174 00	.....	.....
Saint-Jérôme	Terrebonne	1,557 78	493	12,387 10	86 83	5,775 78	36 29	3 97	550 00	150 00	.....
Saint-Jean-Est	Saint-Jean	4,074 97	1,153	14,057 57	120 35	13,417 55	40 23	30 53	1,200 00	80 00	.....
St-Jean faubourg (Qué.)	Québec	4,597 50	462	5,163 12	46 88	517 98	13 09	0 30	1,350 00	.....	200 00
Ste-Marie de Monnoir	Rouville	813 22	118	2,805 07	20 05	2,300 00	10 42	.....	320 00	.....	40 00
Sainte-Martine	Châteauguay	447 86	201	4,302 05	27 79	606 32	10 80	.....	150 00	.....	.....
St-Patrick's Hill	Arthabaska	370 91	104	2,884 97	19 58	793 41	8 44	8 24	150 00	.....	.....
Saint-Paul, Baie	Charlevoix	672 18	538	14,121 65	84 67	8,643 05	47 45	.....	340 00	40 00	20 00
Saint-Pie	Bagot	448 35	169	2,329 19	19 36	1,416 03	8 23	.....	172 00	16 00	.....
Saint-Polycarpe	Soulanges	358 40	7	344 12	2 20	720 32	1 23	.....	150 00	22 00	.....
Saint-Raymond	Portneuf	653 82	147	3,655 17	23 87	1,137 54	9 94	5 68	230 00	.....	.....
Saint-Rémi	Napierville	596 30	205	4,097 77	32 92	3,191 55	13 10	.....	220 00	32 00	.....
Saint-Roch de Québec	Québec	5,590 62	1,571	25,508 23	223 26	8,524 95	67 00	8 39	1,560 00	.....	650 00
St-Sauveur de Québec	do	3,018 20	229	3,655 83	28 62	2,239 53	10 86	.....	720 00	.....	100 00
Sainte-Scholastique	Deux-Montagnes	902 67	127	3,381 86	24 01	2,721 26	9 64	0 25	340 00	80 00	40 00
Saint-Sylvestre-Est	Lotbinière	387 69	153	3,380 89	26 84	1,652 50	11 38	.....	140 00	.....	.....

* *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

ÉTAT indiquant les bureaux de mandats-poste en opération, etc., dans Québec—*Fin.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats émis.	Total du montant des mandats émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats payés.	Compensation payée aux maîtres de poste pour serv. de mand.	Compensation payée aux maîtres de poste pour serv. de c. d'épargnes	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, comtible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ste-Thérèse de Blainville	Terrebonne	900 12	364	5,383 57	39 55	2,356 65	14 87	1 35	340 00	4 00	40 00
Scotstown	Compton	869 87	247	3,780 22	33 59	2,295 67	11 65	5 37	300 00	20 00	.....
Shawville	Pontiac	920 69	359	6,803 94	46 02	1,501 42	17 46	19 40	312 00	44 00	.....
Sherbrooke	Sherbrooke	15,424 36	2,370	21,042 95	191 10	29,086 59	.....	.....	†	.....	.....
Somerset	Mégantic	1,250 04	125	1,314 09	10 41	3,154 32	7 68	.....	450 00	60 00	60 00
Sorel	Richelieu	2,710 15	763	10,281 80	76 20	9,046 57	31 97	1 57	820 00	200 00	.....
South Durham	Drummond	539 77	147	3,536 87	26 28	1,021 22	9 50	6 48	216 00	40 00	.....
South Ham	Wolfe	178 67	66	389 53	4 07	406 54	1 45	.....	73 00	8 00	.....
Stanfold	Arthabaska	1,277 81	54	1,698 28	15 49	2,244 57	8 70	8 09	380 00	60 00	40 00
Stanstead	Stanstead	1,078 84	364	2,622 92	27 82	2,805 99	7 72	1 51	500 00	160 00	80 00
Sutton	Brome	995 30	510	5,897 46	48 90	3,263 29	20 14	19 07	340 00	.....	40 00
Sweetsburg	Missisquoi	696 31	287	4,014 49	34 11	2,160 99	11 05	.....	280 00	16 00	.....
Terrebonne	Terrebonne	707 68	362	4,958 68	37 09	4,788 82	13 79	0 75	310 00	14 00	40 00
* Thetford Mines	Mégantic	1,348 98	28	602 33	4 28	15 00	1 51	.....	400 00	.....	60 00
Trois-Rivières	Saint-Maurice	6,478 98	1,241	15,179 41	127 27	17,651 27	53 96	6 19	1,800 00	360 00	.....
Thurso	Ottawa	823 17	297	5,222 21	41 34	2,419 77	15 42	3 82	300 00	16 00	40 00
Trois-Pistoles	Témiscouata	961 67	276	5,304 05	38 63	1,694 20	15 09	3 17	340 00	12 00	40 00
Ulverton	Drummond	308 77	61	772 29	5 84	2,094 90	2 50	.....	120 00	.....	.....
Valcourt	Shefford	200 20	3	142 87	1 37	312 63	0 55	.....	80 00	.....	.....
Valleyfield	Beauharnois	2,545 44	743	9,535 10	72 91	4,939 77	27 17	2 89	750 00	40 00	.....
Victoriaville	Arthabaska	1,174 50	119	1,500 41	13 20	1,108 99	4 68	0 12	420 00	150 00	40 00
Waterloo-Est	Shefford	2,299 35	1,495	13,745 48	116 87	9,935 45	37 54	19 46	750 00	96 00	110 00
Windsor Mills	Richmond	1,634 45	286	4,061 71	37 83	2,041 52	11 47	6 67	520 00	8 00	60 00
Yamachiche	Saint-Maurice	776 30	44	1,314 95	10 26	1,585 23	5 13	.....	280 00	32 00	.....
Bureaux de poste non-comptables	.....	151,889 89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65,706 86	3,630 67	170 00
Total	.....	724,273 76	99,844	1,513,902 91	13,122 24	1,791,268 77	2,962 43	1,734 03	126,806 19	8,972 50	5,110 00

* *Bureau comptable depuis le 2 janvier 1892.*

† *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général*

W. H. SMITHSON,
Comptable.

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste, émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au maître de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1891.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste payés.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Acadia Mines	Colchester	1,446 30	1,329	16,733 96	131 62	6,462 40	48 63	.....	500 00	12 00	60 00
Advocate Harbour	Cumberland	421 54	86	1,975 75	15 11	883 21	5 90	.....	120 00	32 00	.....
Amherst	do	6,985 97	3,448	36,214 96	303 92	54,206 65	104 35	.....	1,800 00	150 00	.....
Annapolis	Annapolis	2,386 72	1,667	16,440 53	130 25	18,759 35	47 83	.....	700 00	300 00	10 00
Antigonishe	Antigonishe	2,807 79	1,793	18,704 65	150 27	59,081 07	102 46	35 11	840 00	223 50	.....
Arichat	Richmond	803 56	1,656	43,302 60	269 92	22,143 76	140 19	.....	360 00	22 50	40 00
Athol	Cumberland	164 38	122	1,007 76	8 33	1,000 86	3 36	.....	68 00	.....	.....
Auburn	King	354 04	250	3,353 71	24 03	703 40	8 46	.....	120 00	.....	.....
Aylesford	do	697 45	775	7,839 82	65 69	3,704 85	23 65	6 33	240 00	40 00	.....
Baddeck	Victoria	1,104 05	847	24,501 69	150 10	13,407 84	77 78	36 79	400 00	140 00	.....
*Bailey's Brook	Pictou	110 00	7	257 90	1 47	27 30	0 65	.....	44 00	.....	.....
Barrington	Shelburne	574 31	687	11,857 20	84 01	13,325 30	47 69	.....	300 00	200 00	.....
Bass River	Colchester	386 23	240	2,743 98	22 47	4,418 07	10 92	7 34	138 00	2 00	.....
Bayfield	Antigonishe	133 53	138	2,321 55	15 96	1,265 65	7 61	.....	50 00	.....	.....
Bear River (côté ouest)	Digby	924 98	908	12,202 34	89 02	4,786 59	36 51	.....	336 00	.....	40 00
Berwick	King	1,200 09	1,059	16,052 80	120 35	9,009 87	48 14	31 96	412 00	.....	40 00
†Bill Town	do	352 48	28	350 26	2 66	13 00	0 88	.....	108 00	.....	.....
Boylston	Guysboro'	204 72	115	2,015 10	16 53	1,850 37	7 48	.....	84 00	6 00	.....
Bridgeport	Cap-Breton	267 48	311	7,586 84	47 36	618 30	19 91	.....	76 00	.....	.....
Bridgetown	Annapolis	1,784 76	1,395	16,908 76	131 27	26,295 33	52 59	13 49	580 00	.....	80 00
Bridgewater	Lunenburg	2,500 18	2,321	30,161 52	229 10	12,464 69	88 81	.....	840 00	120 00	120 00
Caledonia Corner	Queen	460 88	773	18,480 01	117 21	3,777 24	50 57	9 19	240 00	69 00	.....
Canning	King	994 46	849	9,598 62	76 47	6,109 98	30 82	3 03	360 00	50 00	40 00
Canso	Guysboro'	1,167 85	1,876	33,629 97	255 62	3,662 03	88 03	15 56	408 00	.....	40 00
Chesley's Corner	Lunenburg	172 79	112	2,786 47	17 79	630 68	7 83	.....	51 00	6 00	.....
Chester	do	758 53	294	7,869 57	51 06	4,571 51	25 87	3 07	240 00	20 00	.....
Cheticamp Chapel	Inverness	17 50	180	7,004 22	40 15	1,625 61	18 21	.....	20 00	.....	.....
Cheverie	Hants	237 68	159	1,833 15	14 24	1,009 41	6 67	.....	96 00	4 50	.....

* *Bureau comptable du 1er octobre 1891.* † *Bureau comptable du 2 janvier 1892.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans la Nouvelle-Écosse—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Christmas Island	Cap-Breton	111 99	48	777 47	5 46	796 89	2 92	.....	36 00	7 50	.....
‡Clarence	Annapolis	60 19	47	378 26	3 53	130 00	1 26	.....	33 00	.....	.....
Clarke's Harbour	Shelburne	212 71	368	9,751 34	63 34	1,953 74	27 29	.....	84 00	1 50	.....
Clementsport	Annapolis	313 02	204	2,472 37	18 56	2,298 13	9 57	.....	138 00	.....	.....
†Cleveland	Richmond	161 00	54	689 84	4 90	879 05	2 57	.....	84 00	8 00	.....
Clyde River	Shelburne	187 32	189	3,340 17	21 82	2,929 35	13 34	.....	80 00	20 00	.....
Cow Bay	Cap-Breton	849 00	1,415	31,292 62	204 62	2,265 43	80 65	6 27	280 00	7 50	.....
Cross Roads (C.H.)	Guysboro'	496 47	113	5,829 95	30 58	801 85	14 87	.....	166 00	.....	.....
Dartmouth	Halifax	2,023 69	1,083	13,533 14	119 62	6,206 24	41 05	16 79	560 00	9 00	80 00
Descouse	Richmond	333 17	245	7,066 53	43 87	7,490 87	29 92	.....	124 00	1 50	.....
Digby	Digby	2,143 10	1,742	23,120 46	180 11	14,312 64	71 19	61 76	620 00	165 00	100 00
Doctor's Cove	Shelburne	95 50	216	3,719 49	24 06	497 31	9 94	.....	32 00	.....	.....
East Southampton	Cumberland	56 65	45	887 24	5 74	197 22	2 22	.....	20 00	6 00	.....
Economy	Colchester	415 26	167	2,160 29	15 16	1,880 72	8 34	1 11	200 00	.....	.....
English Town	Victoria	550 41	91	1,061 95	8 32	3,786 41	9 10	.....	290 00	32 00	.....
Five Islands	Colchester	231 49	278	5,868 78	37 64	3,094 23	20 62	.....	120 00	.....	.....
Folly Village	do	187 77	108	1,153 31	8 63	1,239 52	4 33	.....	88 00	.....	.....
§Fourchie	Richmond	99 10	13	174 36	1 07	458 46	0 42	.....	36 00	.....	.....
Freeport	Digby	220 03	165	3,344 89	23 83	1,118 37	9 71	.....	74 00	.....	.....
Frizzleton	Inverness	100 57	97	1,870 48	11 61	2,389 73	4 86	.....	40 00	.....	.....
Gabarouse	Cap-Breton	150 59	232	5,438 18	32 99	1,034 28	14 33	.....	50 00	11 00	.....
Grand Etang	Inverness	62 97	59	1,423 13	8 24	425 30	3 55	.....	24 00	.....	.....
Grand Pré	King	277 48	166	2,850 05	20 26	1,369 07	7 51	.....	116 00	.....	.....
*Granville Centre	Annapolis	61 01	52	1,799 35	10 41	235 53	4 67	.....	30 00	.....	.....
Granville Ferry	do	564 86	706	11,043 60	77 01	3,206 96	31 05	.....	260 00	22 00	.....
Great Village	Colchester	774 26	427	6,044 05	48 24	4,201 20	17 87	5 72	320 00	160 00	40 00
Guysboro'	Guysboro'	1,126 52	922	14,200 31	97 57	10,318 37	45 06	.....	470 00	190 00	40 00
Halifax	Halifax	63,962 07	12,831	179,329 29	1,644 69	550,000 18	.....	.....	¶	.....	.....
Hantsport	Hants	1,149 09	1,185	17,860 97	137 74	7,393 18	51 49	13 41	380 00	9 00	40 00
Harbour au Bouche	Antigonishe	272 97	513	8,153 77	53 25	4,754 95	31 02	.....	116 00	.....	.....
Hebron	Yarmouth	547 47	386	9,305 48	65 08	4,332 24	26 47	.....	200 00	.....	.....
Hopewell	Pictou	641 63	410	5,462 46	42 85	12,902 86	36 53	1 42	216 00	24 00	.....
Hubbard's Cove	Halifax	439 93	169	2,865 72	18 34	1,790 28	7 55	.....	150 00	15 00	.....
*Iona	Victoria	110 09	36	170 06	1 70	156 12	0 42	.....	70 00	1 50	.....
Isaac's Harbour	Guysboro'	273 63	167	4,190 03	28 42	2,185 17	11 00	.....	92 00	19 00	
Kennetcook	Hants	245 89	267	3,547 19	27 04	2,621 26	13 51	.....	84 00		
Kentville	King	3,052 78	2,091	26,163 60	210 96	19,848 96	.....	.....	263 55	.....	195 18

Kingsport	do	174 11	236	4,486 72	29 29	372 60	11 57		70 00		
Kingston Station	do	836 10	875	17,515 94	125 30	7,806 73	49 06		240 00	36 00	
Lawrencetown	Annapolis	571 76	757	14,875 63	101 17	5,800 10	40 26		240 00	60 00	
Lingan	Cap-Breton	74 49	28	585 66	4 04	68 24	1 53		30 00		
Little Bras d'Or	do	217 18	206	4,775 06	30 85	1,616 69	14 15		72 00	12 00	
Little Glace Bay	do	718 10	1,190	33,050 43	207 68	1,521 98	83 90	10 35	220 00		
Liverpool	Queen	1,926 49	2,132	28,266 92	213 11	14,446 73	88 52		660 00	100 00	80 00
Lochaber	Antigonishe	254 05	76	2,082 52	12 77	2,675 54	9 68		96 00	1 50	
Lockeport	Shelburne	881 90	1,285	16,413 80	119 23	7,849 16	50 24	2 50	360 00	7 50	40 00
Louisburg	Cap-Breton	287 49	426	7,969 72	51 44	2,793 84	21 69		108 00	8 00	
Lower Argyle	Yarmouth	218 92	60	693 87	6 17	1,483 50	4 44		90 00	1 50	
Lower L'Ardoise	Richmond	139 73	190	5,387 85	31 44	4,896 40	15 61		56 00		
Lower Stewiacke	Colchester	715 43	300	4,698 43	34 47	3,915 09	15 88	0 51	220 00		
Lunenburg	Lunenburg	2,247 04	1,725	22,002 17	173 58	11,263 36	48 34		554 20	38 60	95 70
Mabou	Inverness	490 91	608	11,487 10	73 37	8,659 49	38 97		220 00	210 00	
Maccan	Cumberland	395 49	273	3,943 71	31 71	1,037 77	10 38		172 00	100 00	
Main-à-Dieu	Cap-Breton	152 40	202	3,829 96	24 82	1,627 60	10 20		48 00	6 00	
Maitland Hants	Hants	845 07	766	10,845 03	80 36	7,085 55	36 92		360 00	37 50	40 00
Margaree Harbour	Inverness	257 83	149	6,706 03	37 99	7,093 35	21 52		90 00	49 50	
Margaretsville	Annapolis	180 87	246	5,018 49	33 03	2,449 93	16 01		70 00		
McGray	Shelburne	84 94	204	3,904 77	28 39	1,269 47	12 25		40 00	36 00	
Merigonish	Pictou	248 22	133	1,947 29	13 04	460 43	5 30		88 00	25 00	
Meteghan	Digby	190 38	509	14,242 68	89 37	3,350 78	40 01		64 00		
Middle Musquodoboit	Halifax	543 69	251	6,443 01	48 65	6,921 08	22 76	0 18	200 00	100 00	
Middle Stewiacke	Colchester	113 47	67	703 54	5 28	795 65	2 67		55 00		
Middleton	Annapolis	1,354 61	1,401	21,162 71	150 99	11,241 81	62 94	26 89	432 00	100 00	60 00
Mill Village	Queen	316 80	271	3,403 29	24 31	1,743 96	10 84		154 00	32 00	
Milton	do	496 56	623	7,566 04	59 36	2,488 41	20 52		200 00		
New Glasgow	Pictou	5,950 61	3,046	36,861 72	307 93	36,264 44	120 18		1,360 00	100 00	
Newport	Hants	539 24	402	7,115 57	52 54	4,410 21	22 08	1 96	264 00	120 00	40 00
Newport Landing	do	197 46	228	2,473 76	22 84	872 28	7 13		96 00		
New Ross	Lunenburg	191 46	205	4,628 08	29 43	913 11	12 38		60 00	6 00	
New Victoria	Cap-Breton	156 28	137	2,598 27	17 86	279 38	6 51		48 00		
Noel	Hants	236 29	319	5,836 41	37 49	2,416 01	17 58		70 00	4 50	
North Sydney	Cap-Breton	2,396 60	1,754	25,011 35	183 93	22,577 35	76 42	4 27	680 00	96 00	
Old Barnes	Colchester	112 90	51	533 30	4 08	153 77	1 66		47 00	50 00	
Oxford	Cumberland	1,437 72	1,242	13,913 56	99 72	9,689 84	42 00	2 97	480 00		60 00
Parrsboro'	do	2,157 24	1,894	27,970 31	197 31	9,307 26	75 18		620 00	100 00	100 00
Pictou	Pictou	5,257 63	2,347	29,640 08	235 64	48,008 64	110 30		1,360 00	100 00	200 00
Port George	Annapolis	282 02	77	2,189 80	14 37	964 43	6 61		100 00		
Port Hastings	Inverness	760 27	272	4,861 06	30 50	4,526 10	19 42		320 00	200 00	
Port Hawkesbury	do	895 36	472	6,685 44	49 10	10,701 59	22 58	1 45	460 00	195 00	40 00
Port Hood	do	924 49	610	10,588 56	71 71	10,608 73	32 89		380 00	4 50	40 00
Port Howe	Cumberland	75 47	115	1,391 54	9 33	238 43	3 78		24 00		
Port la Tour	Shelburne	195 99	60	1,398 29	9 75	1,573 17	6 44		76 00	4 50	
Port Maitland	Yarmouth	361 11	417	7,631 67	55 86	4,443 71	25 68		120 00		
Port Medway	Queen	332 04	267	3,478 24	26 35	2,618 20	12 81		136 00		
Port Mulgrave	Guysboro'	591 00	427	7,329 40	47 92	4,037 93	25 02	0 62	220 00	24 00	

¶ *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*
§ *Bureaux non-comptables, depuis le 1er avril 1892.*
‡ *Bureaux comptables, depuis le 2 janvier 1892.*
* *Bureaux comptables, depuis le 1er octobre 1891.*
† *Ci-devant Pont de la rivière des Habitants.*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans la Nouvelle-Écosse—*Fin.*

Nom du bureaux.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'épag.	Appointements.	Allocution pour expédition en passe.	Allocution pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Port Williams	King	518 17	325	3,388 94	27 32	2,628 17	9 99	.....	160 00		
Pubnico Harbour	Yarmouth	189 11	438	9,031 79	61 50	3,159 13	28 34	.....	88 00	6 00	
Pugwash	Cumberland	892 19	1,250	15,904 76	114 54	7,935 07	48 80	11 96	320 00	10 00	40 00
River Bourgeoise	Richmond	115 61	126	3,860 43	22 83	1,463 49	10 38	.....	44 00		
River John	Pictou	739 14	933	16,212 80	111 12	6,213 89	46 45	.....	300 00		40 00
Round Hill	Annapolis	285 50	173	2,121 39	16 53	1,070 00	5 68	.....	120 00		
St. Andrews	Antigonishe	208 34	79	773 77	6 12	1,442 00	4 87	.....	60 00	21 00	
St. Peter's	Richmond	710 99	557	14,847 17	92 08	4,843 26	42 38	2 23	300 00	100 00	
Sandy Cove	Digby	156 68	184	1,593 45	12 20	2,131 04	8 01	.....	76 00		
Shelburne	Shelburne	1,129 86	1,731	37,288 57	247 91	11,695 61	106 02	.....	410 00	25 50	40 00
Sherbrooke	Guysboro'	532 76	570	14,374 60	91 10	6,561 67	42 85	.....	250 00	67 50	
Shubenecadie	Hants	827 57	477	8,988 69	66 55	5,758 08	30 47	2 01	280 00	250 00	
South Farmington	Annapolis	369 28	829	24,737 33	153 84	1,421 94	63 32	.....	100 00		
Spring Hill Mines	Cumberland	2,995 99	2,660	30,112 27	250 36	7,460 82	78 72	40 30	765 00	2 00	130 00
Stellarton	Pictou	1,697 23	1,217	12,020 76	106 46	10,536 37	34 68	14 78	Spéciale 25 00 520 00	.....	60 00
Strathlorne	Inverness	169 80	119	1,887 06	13 17	1,809 41	7 16	.....	88 00		
Sydney	Cap-Breton	3,536 54	1,996	37,658 42	266 73	20,826 38	109 26	.....	930 00	275 00	
Sydney Mines	do	609 72	349	3,681 30	32 30	1,680 68	12 25	.....	192 00		
Tatamagouche	Colchester	846 45	792	13,098 91	87 57	8,985 61	45 96	1 32	320 00	30 00	40 00
*Thorburn	Pictou	329 14	128	1,439 56	11 79	554 96	3 92	.....	136 00		
Tidnish	Cumberland	121 25	89	1,312 47	9 29	303 38	3 58	.....	96 00		
Tracadie	Antigonishe	169 92	201	3,040 82	20 68	5,329 78	18 86	.....	131 00	2 00	
Truro	Colchester	9,514 69	3,923	47,597 66	408 25	92,476 21	155 44	.....	2,350 00	55 00	
Tusket	Yarmouth	218 45	186	2,181 28	17 14	2,743 05	10 19	.....	96 00	13 00	
Upper Musquodoboit	Halifax	253 32	253	7,103 61	42 49	2,731 68	22 60	.....	90 00	10 00	
Upper Stewiacke	Colchester	355 47	289	4,944 66	35 94	4,550 69	19 22	2 07	180 00	30 00	
Wallace	Cumberland	720 68	655	11,396 43	81 66	9,271 12	37 50	.....	270 00		
Walton	Hants	208 53	78	1,076 24	7 93	976 84	4 00	.....	68 00	6 00	
Waterville	King	796 42	723	12,234 55	81 06	2,531 65	32 97	1 58	324 00		40 00
West Bay	Inverness	510 49	165	2,687 77	18 63	2,341 95	9 62	.....	176 00	8 50	
Westport	Digby	447 91	522	10,046 22	65 36	1,409 18	26 80	3 30	170 00		
West River, Sheet Harbour	Halifax	700 72	479	9,722 97	62 01	2,119 21	25 56	.....	306 00	55 50	
Westville	Pictou	1,252 39	1,261	18,045 82	137 19	5,636 39	48 53	16 35	420 00	10 00	60 00

Weymouth	Digby	560 25	193	2,515 22	20 19	3,875 30	11 83	.....	310 00		40 00
Weymouth Bridge	do	1,147 99	499	7,056 73	52 39	8,023 38	21 07	4 92	420 00	16 00	60 00
Whycocomagh	Inverness	580 39	331	8,136 28	49 27	9,102 86	31 70	.....	272 00	27 00	
Wilmot	Annapolis	122 03	123	1,278 99	10 19	1,269 67	4 45	.....	60 00		
Windsor	Hants	5,166 00	1,926	23,293 32	198 63	28,026 79	71 90	116 51	1,250 00	59 00	
Wine Harbour	Guysboro'	151 14	36	763 81	4 96	92 00	1 92	.....	72 00		
Wolfville	King's	3,577 02	1,752	21,924 71	185 10	23,277 07	62 29	6 21	880 00	36 00	120 00
Yarmouth	Yarmouth	8,202 58	3,003	38,783 52	315 74	90,011 83	138 31	.....	2,140 00	860 00	
Bureaux de poste non-comptables	.....	61,272 24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29,899 61	1,403 00	
Total	.....	262,877 09	111,883	1,726,385 70	12,900 23	1,658,933 82	4,688 66	543 59	73,072 36	7,450 60	2,430 88

* *Bureau comptable depuis le 1er octobre 1891.*

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au maître de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Albert	Albert	503 60	861	13,526 90	94 74	5,427 42	44 34	.....	238 00	50 00	.....
Alma	do	289 95	310	4,616 79	31 69	1,947 69	13 02	.....	108 00	.....	.....
Anagance	King	106 81	176	2,062 56	14 93	1,599 01	5 84	.....	60 00	.....	.....
Andover	Victoria	294 00	193	3,497 53	28 02	2,679 71	10 75	2 33	180 00	20 00	.....
Apohaqui	King	317 19	186	2,120 39	16 45	1,281 28	6 28	.....	114 00	50 00	.....
Armstrong's Brook	Restigouche	347 04	448	5,750 79	40 73	776 89	15 24	.....	110 00	8 00	.....
Baie Verte	Westmoreland	364 48	519	9,049 88	67 77	2,599 92	26 61	.....	176 00	10 00	.....
Bathurst	Gloucester	2,000 60	1,041	15,944 52	112 08	9,760 59	44 55	.....	620 00	150 00	.....
Bathurst Village	do	577 13	440	6,804 38	46 69	1,932 67	18 40	.....	240 00	6 00	.....
Bayfield	Westmoreland	218 64	324	5,649 97	41 95	1,237 08	14 84	.....	84 00	.....	.....
Blackville	Northumberland	301 84	107	2,148 84	16 02	826 25	6 95	.....	100 00	.....	.....
Bristol	Carleton	393 16	249	4,546 25	36 64	1,744 74	13 04	3 47	160 00	44 00	.....
Buctouche	Kent	833 60	422	8,123 17	55 95	5,043 77	26 18	0 96	324 00	36 00	40 00
Butternut Ridge	King	408 17	361	6,310 44	42 54	2,313 86	17 16	.....	176 00	12 00	.....
Campbellton	Restigouche	2,368 55	2,049	27,954 06	205 23	9,910 55	71 59	25 15	650 00	100 00	100 00
Campo Bello	Charlotte	100 50	281	6,443 77	40 32	304 03	16 17	.....	38 00	.....	.....
Canterbury Station	York	521 24	683	10,023 82	69 54	1,420 80	25 67	.....	184 00	8 00	.....
Caraquet	Gloucester	484 64	514	13,358 27	85 80	1,240 20	33 71	6 97	140 00	20 00	.....
Carleton	St. John	1,382 68	436	5,201 35	45 17	5,226 46	19 68	7 02	500 00	.....	.....
Centreville	Carleton	844 74	443	7,141 83	53 15	2,987 06	22 40	.....	240 00	14 00	.....
Chatham	Northumberland	4,197 93	2,057	28,597 58	219 01	13,646 16	84 97	.....	1,300 00	400 00	.....
Chipman	Queen	265 86	263	4,453 40	31 67	3,013 07	13 67	.....	90 00	12 00	.....
Clifton, King	King	97 11	59	903 53	6 79	330 36	2 51	.....	40 00	34 00	.....
Cocagne	Kent	236 88	60	1,900 14	12 45	1,309 33	6 83	.....	80 00	16 00	.....
Dalhousie	Restigouche	1,169 78	799	14,866 54	103 90	7,181 20	41 42	.....	450 00	40 00	.....
Debeck	Carleton	294 57	188	2,810 37	20 42	1,084 11	7 42	.....	84 00	20 00	.....
Dorchester	Westmoreland	1,794 35	1,346	14,268 92	110 10	9,887 60	40 49	.....	620 00	16 00	80 00
Edmundston	Victoria	783 14	429	7,374 10	49 94	1,645 92	18 81	.....	320 00	64 00	40 00
Elgin	Albert	309 08	402	6,921 42	45 48	4,278 68	19 38	.....	128 00	16 00	.....

Fairville	Saint-Jean	795 72	239	3,248 68	29 56	2,033 60	9 89		220 00		
Florenceville	Carleton	257 67	272	6,981 61	43 65	1,357 34	18 51		207 00		
Fredericton	York	11,457 53	2,845	35,172 13	306 90	61,016 22			†		
Fredericton Junction	Sunbury	534 14	54	855 77	6 85	429 99	2 30		108 00	4 00	
Gagetown	Queen	358 34	332	6,239 56	42 08	3,220 01	16 73		180 00	48 00	
Grand Falls	Victoria	712 52	359	8,257 32	57 45	1,589 57	21 72	4 28	250 00	60 00	
Grand Manan	Charlotte	449 56	438	10,451 82	75 09	2,722 57	27 14		164 00	16 00	
Hampstead	Queen	105 72	83	2,493 18	15 42	580 28	6 81		44 00		
Hampton	King	377 60	331	4,866 26	38 07	3,786 29	15 42	1 84	150 00		
Hartland	Carleton	651 85	365	5,738 19	43 48	3,074 99	16 88		228 00	24 00	
Harvey	Albert	139 93	330	6,674 88	43 89	2,307 25	20 09		245 00		
Harvey Station	York	385 64	162	2,824 51	19 44	1,823 70	7 60		130 00	10 00	
Hillsborough	Albert	621 76	872	13,834 17	99 75	7,405 46	43 51	250 00	309 00		
Hopewell Cape	do	274 84	177	2,662 47	22 42	2,591 37	7 81		100 00		
Hoyt Station	Sunbury	136 37	68	987 48	6 81	625 70	2 87		60 00	12 00	
Indian Town	Saint-Jean	1,450 80	569	10,070 68	76 42	2,392 19	26 85	24 78	535 00		80 00
Jacksonville	Carleton	112 89	183	2,965 62	20 63	700 44	7 83		52 00		
Kingsclear	York	86 50	96	1,427 17	9 92	644 99	4 48		32 00		
Kingston, Kent	Kent	1,137 04	965	17,403 28	116 24	7,344 10	49 99		400 00		40 00
Kingston, King	King	95 51	30	602 76	5 03	550 37	2 28		64 00		
Kintore	Victoria	48 20	101	1,020 34	8 00	217 15	2 69	1 01	28 00	4 00	
Kouchibouguac	Kent	172 14	67	1,155 00	7 72	673 40	3 83		76 00		
Lepreaux	Charlotte	191 41	39	527 17	3 79	501 23	2 21		84 00	10 00	
Markhamville	King	79 64	28	167 48	1 45	75 00	0 57		44 00		
McAdam Junction	York	581 11	92	1,706 84	11 91	532 62	4 77		281 00	45 00	
Memramcook	Westmoreland	303 75	241	3,900 36	27 06	6,069 47	15 31		108 00	14 00	
Middle Sackville	do	459 85	231	2,247 28	16 99	214 75	5 66		180 00		
Millerton	Northumberland	291 99	412	5,502 22	39 86	670 44	14 85		100 00	1 50	
Milltown	Charlotte	638 94	349	3,000 26	34 07	1,453 16	10 23	6 45	340 00		40 00
Millville	York	287 10	134	2,254 59	16 02	403 22	5 85		84 00		
Moncton	Westmoreland	11,084 68	5,995	74,388 63	604 54	60,404 21	215 01	400 00	2,600 00	100 00	
Narrows	Queen	149 90	182	3,786 68	26 82	1,546 47	11 49		240 00	100 00	
Newcastle	Northumberland	3,044 43	1,824	24,915 38	187 58	10,765 60	72 53	0 05	850 00	400 00	
New Mills	Restigouche	477 72	85	1,394 12	12 43	591 90	3 71		180 00	10 00	
Norton Station	King	340 75	134	2,937 71	21 00	1,529 13	8 51		165 00	40 00	
Oak Point	do	53 64	78	792 20	6 86	556 79	2 12		27 00		
Oromocto	Sunbury	313 45	157	2,219 89	17 69	1,035 81	6 06		120 00	48 00	
Ossekeag	King	517 48	478	6,471 73	51 30	1,588 80	17 69		200 00	78 00	
Penobsquis	do	246 75	218	3,565 72	26 33	3,426 28	9 89		135 00	8 00	
Petitcodiac	Westmoreland	1,150 86	770	30,455 00	182 26	7,518 94	81 17	0 51	450 00	90 00	40 00
Petit Rocher	Gloucester	369 40	332	5,290 64	35 53	1,593 78	13 30		150 00		
Port Elgin	Westmoreland	664 43	469	9,009 74	66 95	1,947 70	23 92		260 00	30 00	
Portland	Saint-Jean	2,135 11	658	8,698 92	81 91	2,084 18	23 60	1 42	500 00		
Richibucto	Kent	845 43	777	13,395 12	92 31	4,469 09	36 72	28 99	350 00	40 00	40 00
Richmond Corner	Carleton	92 30	81	375 24	4 41	227 38	1 14		36 00	8 00	
River Charlo	Restigouche	202 42	147	1,551 19	12 10	599 62	3 94		95 00	8 00	
River Louison	do	115 14	184	3,118 78	19 67	663 92	8 45		48 00		
Rockland	Westmoreland	67 09	42	240 52	2 30	294 92	1 01		30 00		
Rogersville	Northumberland	531 45	98	1,546 72	10 02	218 42	3 91		160 00		

† *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général*

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération, etc., dans le Nouveau-Brunswick—*Fin.*

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'épargne.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Rothesay	King	686 69	123	1,871 57	17 05	683 71	5 69	0 04	192 00	24 00	.....
St. Andrew's	Charlotte	1,750 61	988	13,221 14	114 52	8,503 29	42 50	.....	800 00	20 00	100 00
Saint-George	do	1,125 51	966	17,315 40	125 53	7,694 49	51 96	9 67	462 00	.....	40 00
Saint-Jean	Saint-Jean	46,890 59	7,327	138,768 15	1,201 37	449,935 60	.....	.....	†	.....	.....
Saint-Martin	do	813 31	549	10,346 60	73 17	5,076 20	32 07	1 78	260 00	.....	.....
St. Stephen	Charlotte	4,876 66	2,020	21,408 93	175 82	20,935 03	62 88	101 02	1,290 00	144 00	.....
Sackville	Westmoreland	3,225 08	1,886	17,681 65	146 56	28,241 15	54 28	18 66	900 00	110 00	120 00
Salisbury	do	530 93	508	6,860 73	51 12	2,050 78	18 13	6 85	260 00	10 00	.....
Shediac	do	1,962 86	877	13,409 75	95 87	14,877 71	39 62	5 69	600 00	90 00	100 00
Sheffield	Sunbury	131 05	281	7,945 42	49 62	5,736 91	19 89	.....	186 00	.....	.....
Shippigan	Gloucester	179 04	72	1,194 45	8 52	134 07	3 09	.....	90 00	20 00	.....
Springfield	King	236 12	190	3,688 15	26 08	2,298 73	12 79	.....	100 00	40 00	.....
Stanley	York	225 48	240	3,460 94	25 08	785 81	9 24	.....	88 00	.....	.....
Sussex Vale	King	2 326 76	1,628	19,558 01	158 99	16,892 16	58 92	.....	660 00	100 00	.....
Tracadie	Gloucester	428 01	172	3,833 18	24 49	881 10	10 40	.....	148 00	.....	.....
Upham	King	44 38	48	1,414 45	8 71	645 46	4 15	.....	16 00	.....	.....
Upper Gagetown	Queen	122 95	234	3,459 41	24 84	637 35	9 27	.....	44 00	.....	.....
Weldford	Kent	725 83	804	12,566 92	86 26	2,828 78	34 76	.....	320 00	4 00	20 00
Welsford	Queen	507 49	158	2,479 50	16 53	1,147 03	7 35	.....	160 00	24 00	.....
Woodstock	Carleton	5,226 45	2,577	29,262 39	265 47	28,276 24	88 17	.....	1,260 00	400 00	.....
Bureaux de poste non-comptables	.....	37,262 59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19,224 53	462 50	40 00
		176,684 14	60,467	931,511 26	7,148 75	918,967 82	2,171 93	908 94	46,013 53	3,803 00	920 00

† *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au maître de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'épargne.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alberton	Prince	1,047 57	498	9,206 47	65 99	6,122 42	32 25	1 70	380 00	10 00	40 00
Charlottetown	Queen	13,654 31	3,842	53,287 47	475 63	86,304 24	.....	.....	*	.....	.....
Georgetown	King	883 88	294	6,833 04	47 60	5,913 86	25 23	0 47	370 00	50 00	40 00
Kensington	Prince	644 76	158	2,800 18	21 40	2,565 34	9 13	1 22	220 00	60 00	.....
Montague Bridge	King	865 02	684	18,749 78	117 76	8,226 03	62 20	4 22	320 00	100 00	.....
Murray Harbour, South	do	278 89	331	4,373 34	30 26	1,714 23	14 11	.....	110 00	4 00	.....
Souris, Est	do	1,224 53	486	7,551 31	58 90	8,910 53	35 58	.....	440 00	90 00	40 00
Stanley Bridge	Queen	195 60	191	3,932 26	29 42	2,286 19	10 97	0 05	90 00	.....	.....
Summerside	Prince	4,104 33	1,211	18,307 77	144 48	25,107 45	68 05	.....	1,076 30	78 24	.....
Tignish	do	702 32	264	5,359 32	37 23	1,510 95	15 30	1 01	270 00	12 00	.....
Victoria	Queen	209 81	296	8,570 21	53 75	2,226 43	24 19	3 42	100 00	.....	.....
Bureaux de poste non-comptables	.....	14,712 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,765 75	517 50	.....
Total	.....	38,523 50	8,255	138,971 15	1,082 42	150,887 67	297 01	12 09	10,142 05	921 74	120 00

**Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général*

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

PROVINCE DU MANITOBA.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au maître de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de mandats-poste.	Commission allouée aux maîtres de poste pour service de caisse d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
*Alexander	Selkirk	946 75	50	866 26	5 90	180 00	2 17	.....	220 00	.....	.....
Arden Station	Marquette	665 94	715	13,893 46	88 46	2,711 41	38 27	.....	168 00	.....	.....
Beulah	do	451 75	212	5,129 91	32 92	2,550 44	14 69	.....	180 00	12 00	.....
Binscarth	do	495 18	356	9,203 14	60 67	1,747 86	24 15	.....	200 00	56 00	.....
Birtle	do	1,408 05	581	11,347 33	85 44	7,558 96	34 25	2 14	530 00	48 00	60 00
Boissevain	Selkirk	2,130 23	842	17,541 96	116 72	5,382 32	45 95	2 65	580 00	60 00	80 00
Brandon	do	14,536 44	3,818	62,867 06	502 65	52,710 01	186 90	19 19	2,583 33	390 00	90 00
Carberry	Marquette	2,856 17	902	12,307 53	92 64	4,566 07	32 01	.....	680 00	20 00	100 00
Carman	Selkirk	1,527 05	1,295	34,505 27	220 55	7,587 21	87 53	.....	440 00	36 00	60 00
Deloraine	do	2,200 20	1,002	21,063 80	144 91	8,218 24	54 72	.....	680 00	90 00	100 00
Dominion City	Provencher	513 38	379	6,453 41	44 07	2,903 56	18 61	1 03	180 00	.....	.....
Elkhorn	Selkirk	1,382 95	662	13,164 47	93 99	5,048 86	38 79	5 03	460 00	70 00	40 00
Emerson	Provencher	1,341 23	726	10,887 36	83 57	3,609 71	29 41	3 23	460 00	75 00	40 00
†Fox Warren	Marquette	211 98	43	832 60	5 24	158 31	2 08	.....	64 00	.....	.....
Gladstone	do	1,192 71	930	24,448 80	151 62	5,693 05	65 05	2 01	390 00	14 00	40 00
Glenboro'	do	1,083 01	442	8,787 91	60 70	3,060 95	23 21	.....	390 00	32 00	40 00
Gretna	Selkirk	1,399 53	396	6,939 99	57 77	2,033 92	17 64	.....	400 00	30 00	40 00
Griswold	do	1,475 89	367	11,520 53	77 03	3,837 20	31 35	.....	400 00	90 00	60 00
*Hartney	do	1,383 14	66	1,728 25	10 69	525 82	4 32	.....	270 00	8 00	20 00
Holland	Marquette	962 06	195	4,413 47	33 29	1,960 96	12 14	.....	300 00	.....	.....
Killarney	Selkirk	1,234 70	1,168	22,592 82	144 75	6,479 99	59 17	.....	400 00	30 00	40 00
Manitou	do	1,959 36	1,259	24,793 10	167 75	8,323 06	67 98	3 38	580 00	72 00	80 00
McGregor Station	Marquette	952 46	231	3,696 41	27 56	1,216 58	9 62	.....	300 00	8 00	.....
*Melita	Selkirk	1,856 13	111	1,997 39	14 73	1,469 02	5 07	.....	220 00	21 67	30 00
Minnedosa	Marquette	2,410 44	1,207	17,277 36	136 89	8,715 51	52 15	4 54	700 00	24 00	100 00
Morden	Selkirk	3,388 38	2,051	36,759 73	263 81	13,977 61	96 77	7 99	864 00	28 00	120 00
Morris	Provencher	819 12	537	11,126 25	76 94	3,032 02	28 60	1 54	320 00	.....	40 00
Neepawa	Marquette	3,205 70	1,235	25,121 29	171 75	11,684 15	66 44	1 77	760 00	33 00	120 00
Newdale	do	430 66	261	5,031 43	34 93	1,074 28	12 85	.....	160 00	8 00	.....

Ninga	Selkirk	675 71	537	22,094 74	127 03	1,529 36	55 52	.....	160 00	.....	.....
Pilet Mound	do	1,631 94	480	7,837 80	62 69	9,270 52	24 07	2 00	480 00	41 00	60 00
Portage-la-Prairie	Marquette	8,947 73	3,087	45,745 92	366 51	28,376 09	124 62	12 41	1,940 00	20 00	280 00
Rapid-City	do	1,491 88	957	15,073 77	110 91	7,788 20	46 42	5 29	480 00	.....	60 00
Russell	do	797 97	428	11,568 39	78 49	2,971 92	31 66	.....	280 00	40 00	.....
†St-Boniface	Provencher	756 44	121	1,838 28	16 16	1,053 36	5 40	.....	360 00	6 00	40 00
Selkirk	Lisgar	1,337 05	887	13,621 82	106 50	2,962 27	35 66	9 68	426 00	50 00	40 00
Shoal Lake	Marquette	888 36	175	3,391 58	23 75	3,325 22	9 64	.....	350 00	6 00	40 00
*Solsgirth	do	364 32	35	955 45	6 03	30 56	2 39	.....	140 00	16 00	.....
Souris	Selkirk	2,485 88	1,167	27,203 07	176 11	7,502 99	72 21	.....	600 00	21 00	80 00
Stonewall	Lisgar	1,104 34	484	8,309 55	64 48	4,854 89	23 79	0 23	380 00	36 00	40 00
Virden	Selkirk	3,639 49	1,673	35,678 70	243 87	11,733 81	95 32	3 93	880 00	40 00	120 00
Winnipeg	Lisgar	86,069 56	12,763	189,302 69	1,782 91	433,454 50	.....	.....	‡	.....	.....
Bureaux non comptables		34,665 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,091 60	403 65	20 00
Total		199,277 21	44,833	808,920 05	6,173 38	692,870 77	1,688 59	88 04	32,446 93	1,935 32	2,080 00

* *Bureau comptable depuis le 1er avril 1892.* † *Bureau comptable depuis le 2 janvier 1892.* ‡ *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.*

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

ETAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom du bureau.	Territoire.	Recettes postales brutes	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service des mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service des caisses d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Banff	Alberta	1,167 99	800	18,391 52	131 08	3,161 35	47 00	8 45	470 00	.....	50 00
Battleford	Saskatchewan	868 83	727	12,177 97	84 74	2,423 22	32 42	.....	320 00	.....	40 00
Broadview	Assiniboïa	628 74	174	4,638 99	32 27	2,144 02	15 52	1 38	340 00	.....	.....
Calgary	Alberta	9,964 93	3,708	59,019 84	504 92	49,230 96	175 07	25 10	2,160 00	300 00	360 00
Cannington-Manor	Assiniboïa	760 18	228	4,526 49	36 27	1,421 46	12 96	.....	260 00	.....	.....
Edmonton	Alberta	2,099 26	647	10,793 59	81 36	11,074 60	33 01	.....	470 00	20 00	50 00
Fort-McLeod	do	1,719 61	1,197	25,678 37	185 58	6,824 89	68 09	5 40	560 00	48 00	89 00
Fort-Saskatchewan	do	357 92	315	7,854 21	50 59	1,529 23	21 14	.....	108 00	6 00	.....
Grenfell	Assiniboïa	1,279 98	637	12,344 47	86 66	4,878 81	37 81	.....	460 00	.....	40 00
*Indian-Head	do	1,319 47	102	3,277 69	20 47	589 04	8 19	.....	440 00	20 00	40 00
Lethbridge	Alberta	3,102 53	2,738	51,617 11	437 73	7,488 14	131 70	30 52	1,020 00	80 00	140 00
Maple-Creek	Assiniboïa	1,063 90	368	7,350 36	59 27	3,658 20	18 52	1 22	390 00	.....	60 00
Medicine-Hat	do	1,641 99	1,094	20,715 27	173 95	3,680 91	53 34	30 00	450 00	.....	60 00
Moose-Jaw	do	2,247 95	1,128	29,738 74	197 68	7,857 45	75 17	19 67	640 00	8 00	80 00
Moosomin	do	3,292 50	1,032	21,523 15	152 73	13,878 03	65 41	2 33	870 00	200 00	130 00
Pincher-Creek	Alberta	635 79	452	10,410 52	74 05	3,031 61	26 98	.....	228 00	.....	
Prince-Albert	Saskatchewan	2,212 23	835	12,471 71	95 12	5,802 20	34 59	0 31	650 00	24 00	80 00
Qu'Appelle	Assiniboïa	934 83	399	9,340 71	69 78	5,146 57	26 29	.....	390 00	54 00	40 00
Qu'Appelle-Station	do	1,714 89	823	16,828 73	124 68	5,980 05	49 50	2 63	590 00	150 00	60 00
Régina	do	7,770 29	1,883	36,766 59	279 86	29,209 36	103 03	15 43	1,900 00	300 00	.....

Saltcoats	do	931 93	267	4,936 90	41 24	5,210 64	20 06	.....	380 00	18 00	40 00
Swift-Current	do	548 79	273	3,377 68	31 90	1,197 82	9 64	.....	200 00	8 00	.....
Wapella	do	653 99	247	5,128 19	32 95	1,632 26	15 18	.....	276 00	16 00	.....
Whitewood-Station	do	1,178 09	706	16,402 10	109 52	11,371 97	59 38	5 05	460 00	100 00	40 00
Wolseley	do	774 15	392	10,270 17	68 23	4,790 55	29 51	3 16	300 00	60 00	.....
*Yorkton	do	777 07	7	186 87	1 32	351 08	0 48	.....	270 00	12 00	.....
Bureaux non comptables	.....	15,116 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,462 24	107 66	.....
Total	.....	64,764 53	21,179	415,767 94	3,163 95	193,564 42	1,169 99	150 65	20,064 24	1,531 66	1,390 00

* *Bureau comptable depuis le 1er avril 1892.*

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ÉTAT indiquant les bureaux comptables en opération ; les recettes postales brutes ; le nombre et le montant des mandats-poste émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux ; et la compensation, les appointements et les allocations payés au directeur de poste de chaque bureau respectivement, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Nom du bureau.	Comté.	Recettes postales brutes.	Nombre de mandats poste émis.	Total des mandats-poste émis.	Total des commissions reçues du public.	Total des mandats-poste payés.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service des mandats-poste.	Commission allouée aux directeurs de poste pour service des caisses d'éparg.	Appointements.	Allocation pour expédition en passe.	Allocation pour loyer, combustible et éclairage.
		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
†Agassiz	Yale-Kootenay	442 80	136	1,480 01	11 81	499 75	3 70	.....	108 00	.....	.....
*Alberni	Vancouver	199 18	184	2,579 79	21 56	357 56	6 84	.....	70 00	1 50	.....
Ashcrofte-Station	Yale	712 87	846	20,372 55	135 73	8,628 75	51 06	9 83	290 00	120 00	.....
Barkerville	Caribou	303 86	766	17,939 74	116 61	1,559 78	45 10	.....	130 00	16 00	.....
Burgoyne-Bay	Vancouver	131 22	71	855 07	8 61	491 71	2 14	.....	44 00	.....	.....
Chemainus	do	464 17	414	7,748 45	62 34	1,579 88	19 72	.....	160 00	.....	.....
Chilliwack	New-Westminster	1,293 27	1,370	39,502 61	256 89	16,749 29	101 57	2 58	380 00	12 00	40 00
Clinton	Caribou	510 37	424	10,602 80	72 50	2,497 04	27 17	.....	250 00	60 00	.....
Comox	Vancouver	409 12	1,126	31,068 12	226 66	4,437 13	78 56	3 75	160 00	7 50	.....
Corfield	do	78 90	146	2,266 82	22 74	525 13	5 91	.....	36 00	.....	.....
Coutlee	Yale-Kootenay	152 41	136	2,554 83	21 06	323 95	6 50	.....	56 00	.....	.....
Donald	do	1,172 26	837	17,582 70	157 51	2,212 36	44 86	.....	460 00	.....	80 00
Enderby	do	663 24	389	12,435 96	90 93	2,360 77	32 62	.....	180 00	.....	.....
Esquimalt	Victoria	1,179 54	377	6,171 04	68 53	1,763 28	19 12	.....	480 00	.....	60 00
*Field	Yale-Kootenay	596 87	70	2,155 55	16 12	218 69	5 68	.....	160 00	.....	.....
§Golden	do	824 17	33	639 16	5 27	251 63	1 60	.....	228 00	48 00	.....
Hope	Yale	187 15	102	1,849 62	13 51	281 13	4 66	.....	64 00	.....	.....
Kamloops	do	2,710 98	1,610	32,146 37	248 17	11,561 67	82 36	18 29	760 00	50 00	120 00
Ladner's Landing	New-Westminster	1,218 26	949	20,243 44	151 76	6,392 21	51 62	0 05	320 00	.....	40 00
Langley	do	418 59	581	11,743 28	82 99	3,678 26	30 50	.....	148 00	40 00	.....
Lulu-Island	do	149 41	280	11,875 42	70 00	1,762 93	30 48	.....	85 00	.....	.....
Lytton	Yale	234 33	302	10,600 59	62 78	1,473 16	26 61	.....	134 00	.....	.....
‡Mission City	New-Westminster	785 23	419	6,346 45	48 62	3,764 78	16 78	.....	300 00	40 00	.....
Nanaïmo	Vancouver	6,393 59	6,428	116,543 28	1,117 62	20,336 70	306 99	153 96	1,300 00	140 00	.....
§Nelson	Yale-Kootenay	1,659 23	139	2,827 00	25 19	411 33	7 24	.....	285 00	.....	.....
New-Westminster	New-Westminster	11,635 08	5,922	105,823 36	908 37	69,465 31	282 93	41 60	2,500 00	125 00	.....
Nicola-Lake	Yale	609 20	243	5,833 31	45 10	1,504 00	15 47	.....	200 00	.....	.....
Plumper-Pass	Vancouver	220 88	236	1,704 52	16 58	669 71	4 47	.....	64 00	.....	.....
Port-Hammond	New-Westminster	319 00	288	3,846 86	29 92	2,925 36	10 18	1 27	100 00	.....	.....

Quamichan	Victoria	260 53	271	3,591 33	32 91	2,931 47	11 67	1 57	134 00	.....	.....
Quesnelle	Caribou	284 05	608	15,330 57	98 54	938 69	38 38	.....	108 00	.....	.....
Revelstoke	Yale-Kootenay	887 55	430	11,921 22	99 06	3,365 40	36 74	.....	320 00	60 00	40 00
Soda-Creek	Caribou	174 62	195	7,355 56	47 59	544 96	18 38	.....	72 00	4 00	.....
Spence's Bridge	Yale	166 67	412	7,558 15	55 05	636 81	18 97	.....	87 00	40 00	.....
Sumas	New-Westminster	149 66	256	6,892 64	44 93	1,235 50	17 52	.....	50 00	.....	.....
Vancouver	do	25,627 20	10,861	190,933 58	1,748 41	115,700 73	534 56	71 64	2,600 00	120 00	**120 00
Vernon	Yale-Kootenay	1,091 46	769	24,754 82	160 54	5,572 56	63 28	.....	180 00	.....	.....
Victoria	Victoria	43,741 74	15,523	242,722 64	2,397 26	181,965 83	.....	.....	.....	.....	.....
Wellington	Vancouver	1,339 79	2,858	65,182 23	642 19	3,905 76	167 41	107 35	332 00	.....	40 00
Yale	Yale	404 57	324	6,209 76	47 81	1,688 67	15 62	.....	140 00	.....	.....
Bureaux non comptables	.....	17,524 96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,137 66	115 00	.....
Total	.....	127,327 98	57,331	1,089,791 20	9,489 17	487,169 63	2,238 97	411 89	18,612 66	999 00	540 00

* *Bureau comptable depuis le 1er octobre 1891.* † *Bureau comptable depuis le 2 janvier 1892.* ‡ *Ci-devant Matsqui.* § *Bureau comptable depuis le 1er avril 1892.*
‖ *Appointements, etc., entrés dans le rapport de l'auditeur général.* ** *Combustible et éclairage.*

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

TABLEAU (en conformité de l'acte 52 Vic., chap. 20, art. 12) des transactions de la caisse d'épargnes des postes durant l'exercice expiré le 30 juin 1892, et du montant total dû aux déposants à la fin de cette période.

	$ cts.		$ cts.
Balance due aux déposants au 30 juin 1891	21,738,648 09	Remboursements aux déposants durant l'année	7,230,839 14
Dépôts reçus durant l'année	7,056,002 00	Balance due aux déposants au 30 juin 1892	22,298,401 65
Intérêt alloué aux déposants durant l'année, en conformité du statut	734,590 70		
	29,529,240 79		29,529,240 79

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

DAVID MATHESON,
Surintendant, division de la caisse d'épargne.

RÉSUMÉ des opérations relatives aux mandats-poste en Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

	Nombre de mandats.	$ cts.	$ cts.
Montant total des mandats émis dans Ontario	516,204		6,200,450 91
do do Québec	99,844		1,513,902 91
do do la Nouvelle-Ecosse	111,883		1,726,385 70
do do le Nouveau-Brunswick	60,467		931,511 26
do do le Manitoba	44,833		808,920 05
do do les Territoires du N.-O	21,179		415,767 94
do do la Colombie-Britannique	57,331		1,089,791 20
do do l'Ile du Prince-Edouard	8,255		138,971 15
Nombre et montant total des mandats émis	919,996		12,825,701 12
Montant total des mandats payés dans Ontario		6,372,576 01	
do do Québec		1,791,268 77	
do do la Nouvelle-Ecosse		1,658,933 82	
do do le Nouveau-Brunswick		918,967 82	
do do le Manitoba		692,870 77	
do do les Territoires du Nord-Ouest		193,564 42	
do do la Colombie-Britannique		487,169 63	
do do l'Ile du Prince-Edouard		150,887 67	12,266,238 91
Total des émissions et paiements			25,091,940 03

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

ÉTAT indiquant les pertes encourues dans la perception du revenu postal, et dans l'opération des mandats-poste et de la caisse d'épargnes, en Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

	$ cts.
Timbres-poste détruits par le feu au Lac Crescent, Assa., 6 avril 1891	20 00
do do à Greenway, Ont., 28 mai 1891	20 00
do do à Williamsburg-Nord, Ont., 30 avril 1891	2 00
do do à Aubigny, Man., 25 mai 1891	7 50
do do à Rocklyn, Ont., 14 juillet 1891	15 00
do do à Goring, Ont., 14 juillet 1891	6 50
do do à Cannonville, N.-E., 21 août 1891	10 41
do do à la Jonction Kent, N.-B., juin 1891	9 00
do do à Stanwood, Ont., 1er novembre 1891	6 00
Fonds des postes dérobés à Tweed, Ont., 18 janvier 1892	3 00
Timbres-poste dérobés à Thomasburg, Ont, 22 janvier 1892	31 20
do do à Wolverton, Ont., 12 mars 1892	33 25
Timbres-poste détruits par le feu à Point-Edward, Ont., 24 mars 1892	10 00
do do à Guysboro', N.-E., 27 avril 1892	246 39
do do à Bondhead, Ont., 1er février 1892	7 00
do do à Alliston, Ont., 8 mai 1891	10 10
do do à Castleton, Ont, 24 juillet 1891	14 00
Fonds des postes dérobés à Milton-Ouest, Ont., 14 septembre 1891	11 04
do do à Bothwell, Ont., 23 septembre 1891	10 20
Total	472 59

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. H. SMITHSON,
Comptable.

LISTE de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada ; indiquant les détails de chaque cas, et mentionnant les résultats des procédures instituées par le département.

I.

LETTRES CHARGÉES.

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1891.	$ cts.					
1	S. G. Best.....	Magnetawan....	3 juillet .	15 00	P. McCurry	Parry-Sound....	On a déclaré n'avoir reçu que $5.00.	La soustraction dans ce cas et dans d'autres a été commise par un assistant malhonnête, dans le bureau de poste de Ahmic Harbour. Perte remboursée par le direct. de poste de ce bureau. Preuve insuffisante pour justifier une poursuite. *Voir* les cas n° 21, 22, 32 et 38, cl. I.	5
2	Park, Frères et Cie	Toronto	4 do ..	22 20	Percepteur des douanes.	Peterborough...	On a déclaré n'avoir reçu que $20.20.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
3	A. Simard.....	Hull.....	6 do ..	9 00	Mme Auguste Simard.	Saint-Joseph d'Alma.	On a déclaré n'avoir reçu que $4.00.	do do ..	7
4	J. Drury	Lac du Daim....	21 do ..	1 75	Chase, Frères....	Colborne..	Les destinatires ont déclaré ne pas l'avoir reçue.	Cette lettre, ainsi que plus. autres lettres chargées ayant disparu dans le bureau de poste du lac au Daim, le direct. de poste de ce bureau en a remb. le contenu dans chaq. cas. *Voir* les cas n°s 28, 45, 46, 73, 78, 93, 96 et 115.	3
5	Le direc. des postes	Toronto	11 do ..	6 50 (Timbres-poste.)	Le directeur de poste.	Goring...	....	Le bureau de poste de Rocklyn a été détruit par un incendie dans la matinée du 14 juillet 1891, et ces lettres furent brûlées.	10
6	S. Goodfellow....	Heathcote.....	13 do ..	4 00	Joseph Manary..	Rocklyn . . .			
7	Pierre Mercier . .	Clarksborough, N.-Y.	13 do ..	5 00	Joseph Mercier..	Newport, Qué...	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Dérobée par Grégoire Grenier, ex-direct. de poste à Newport, Qué., qui fut arrêté et condamné à subir son procès, mais ayant été admis à caution, il s'enfuit subséquemment et son cautionnement fut confisqué. Contenu recouvré.	3

I. LETTRES CHARGÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1891.	$ cts.					
8	Mme McLaurin...	Woodstock, Ont.	16 juillet..	5 00	Mme J. R. Hutchinson.	Wolfville, N.-E.	On n'a déclaré n'avoir reçu que $3.	Cette soustract. ainsi qu'un nombre d'autres ont été commises par un courrier malhonnête sur les ch. de fer, qui n'est plus au service du gouvernement, mais contre lequel la preuve faite n'a pas été jugée suffisante pour justifier une poursuite. Ces pertes ont été remboursées. *Voir* les cas nos 19, 20, 37, 41, 50 et 51, classe I.	5
9	M. Casey.....	Berwick.....	21 do ..	10 00	Mlle Mary Casey.	Huntingdon, Qué	On n'a déclaré n'avoir reçu que $5.		
10	A. McDonald...	Mines de Bruce.	16 do ..	12 00	Mme A. McDonald.	Ripley.....	On n'a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	On croit que cette soustraction dans ce cas et dans certains autres a été commise par un assistant malhonnête dans le bureau de poste des Mines de Bruce. Preuve insuffisante pour justifier une poursuite. Pertes remboursées par le directeur de poste des Mines de Bruce. *Voir* le cas no 42, classe I.	5
11	Mme Louisa Jackson.	Bracebridge.....	23 do ..	5 00	Mlle W. A. House	Toronto.....	do ..	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
12	J. R. McCulloch..	Harwood.....	23 do ..	10 00	John Vansickler..	Castleton.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Le bureau de poste de Castleton a été détruit par un incendie dans la nuit du 24 juillet 1891, et cette lettre fut brûlée.	10
13	Angus Buchanan..	Kemptville.....	25 do ..	25 00	Payne, Frères et McFarlane.	Granby.....	do ..	Ces lettres ont été dérobées par des voleurs qui ont forcé le bureau de poste de Kemptville dans la nuit du 26 juillet 1891. Le direct. de poste de Kemptville n'ayant pas mis ces lettres sous clef en a remboursé le contenu.	8
14	Wm. Brown....	Hallville.....	25 do ..	2 00	A. W. Forrest...	Brooklyn, N-Y			

15	J. B. Buchanan...	Muskoka-Mills..	25	do ..	1 00	"Family Herald" et "Weekly Star"	Montréal.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Contenue dans un sac de malles préparé aux Moulins de Muskoka, pour le ch. de fer Midland et Port-Hope, et qui tomba dans la baie Georgienne et fut perdu, pendant qu'il était sous la charge du courrier de la malle, en le transférant sur le steamer *Manitou*. Contenu remboursé par l'entrepren. du service de la malle entre les Moulins de Muskoka et le quai du bat. à vap.	3
16	G. B. Burt....	do ..	28	do .	25 00	Thomas Dowler..	Bracebridge.....				
17	O. Theriault.....	Rimouski...	29	do ..	15 00	Drouin, Frère et Fils.	Québec.....	do do ..	Cette lettre a été perdue ou égarée dans le bur. de poste de Rimouski, vu qu'il n'y a rien pour constater son expédition de ce bureau. Contenu remboursé par le directeur de poste de Rimouski.	3
18	J. A. Love.....	Stanton.....	29	do ..	18 00	E. Barwick et Cie	Shelburne, Ont..	do do ..	On a déclaré que cette lettre avait été dérobée par des voleurs qui ont forcé le bureau de poste de Stanton dans la nuit du 30 juillet 1891. Le direct. de poste de Stanton avait négligé de mettre cette lettre sous clef, et comme il en était lui-même l'expéditeur, il en a subi la perte.	8
19	Mlle Sarah Gill...	Kingston.....	10 août ..		3 00	Mlle A. G. Wilmot	Kearney, Neb., E.-U.	On a déclaré n'avoir reçu qu'une piastre.	*Voir* les cas nos 8 et 9, classe I....	5
20	C. S. Lord.....	Grafton.....	18	do ..	6 00	Cumming et Lovitt.	Truro, N.-E....	On a déclaré n'avoir reçu qu'une piastre.		
21	G. T. Montgomery.	Magnetawan ...	17	do ..	20 00	Wm. Taylor. ..	Parry-Sound. ..	On a déclaré n'avoir reçu que $15.	*Voir* le cas n 1, classe I.....	5
22	C. Weeks.	do ..	26	do ..	10 00	Henry Armstrong	do	On a déclaré n'avoir reçu que $5.		
23	Mme Chas Poliquin	Montmagny	18	do .	7 55	J. J. Lavery.. .	Québec	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Contenu remboursé par un courrier de la malle sur ch. de fer qui omit de faire rapport de la non-réception de la lettre, bien qu'elle fut portée à son début dans la feuille d'avis.	3
24	Zacharie Mélancon	Metaghan, N.-E.	19	do ..	10 00	Joseph Richard..	Sainte-Anne de Beaupré.	do do ..	Cette lettre a été régulièrement reçue au bureau de poste de Ste-Anne de Beaupré, mais le directeur de poste n'ayant pu expliquer comment il en avait disposé, en a remboursé le contenu.	3
25	S. J. Alexander...	Thornbury	22	do ..	106 00	T. Long et Frères	Collingwood	On a déclaré n'avoir reçu que $90.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
26	Francis Peck.. ...	Belleville.....	22	do ..	3 00	H. J. Hill..	Toronto	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	do do	7

I. LETTRES CHARGÉES—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de la perte ou spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1891.	$ cts.					
27	C. Tisdale.....	Novar, Ont. ...	24 août ..	100 00	Samson, Kennedy et Cie.	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $95.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
28	Mme Sarginson. .	Lac du Daim....	25 do ..	3 10	Chase, Frères....	Colborne . ..	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	*Voir* le cas n° 4, classe I.	3
29	J. B. Preston. ..	Carnduff, Assa..	31 do ..	48 00	McKenzie, Powis et Cie.	Winnipeg.	On a déclaré n'avoir reçu que $38.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
30	Le direct. de poste.	Schreiber.....	4 sept...	15 00	Banque Ontario..	Port-Arthur.....	On a déclaré n'avoir reçu que $5.	do do ..	7
31	Carlin, Lake et Cie	Field, C-B.	5 do ..	50 00	Pheasant Forks Cheese and Butter Co.	Pheasant Forks, Assa.	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Une interruption ayant eu lieu dans le chargement de cette lettre, le contenu a été remboursé par trois employés du bureau de poste (deux courriers de chemins de fer et un direct. de poste) qui étaient solidairement responsables dans ce cas.	3
32	John Gillie.....	Spence, Ont	8 do ..	30 00	Alma Ross.	Parry-Sound...	On a déclaré n'avoir reçu que $20.	*Voir* le cas n° 1, classe I.	5
33	Alex. McKay.....	Coboconk	12 do ..	7 00	James Elliott ...	Pickering.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Le direct. de poste de Pickering ayant négligé de faire rapport de la non-réception d'une feuille d'avis de lettre avec la malle par laquelle cette lettre avait été expédiée à son bureau, en a remboursé le contenu.	3
34	A. Chisholm.....	Bracebridge . .	14 do ..	3 00	Maggie Chisholm.	Milton, Ont.....	.....	Le bureau de poste de Milton a été forcé par des voleurs dans la nuit du 15 septembre 1891, et ces lettres furent volées.	9
35	W. Stewart.	London, Ont....	14 do ..	5 00	Mlle M. Stewart.	do	.....		
36	Mme B. McQuestion.	Deux-Rivières...	16 do ..	5 00	Mlle Ida McCagherty.	Pembroke	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
37	Mme G. H. Smith.	Stanbridge.....	18 do ..	2 00	G. Smith	Pullman, Ill.....	do ..	*Voir* les cas n°s 8 et 9, classe I.	5

38	Thomas Ewin....	Ahmic Harbour.	20 do ..	2 00	Alex. Smith.....	Hornby, Ont....	do ..	*Voir* le cas n° 1, classe I.	5
39	H. Sibble	Portage-du-Rat.	22 do ..	1 00	S. E. Lefebvre..	Montréal..	do ..	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
40	Joseph Jacob.. ...	Montréal.	22 do ..	16 00	Mme Jos. Jacob .	L'Ange-Gardien.	On a déclaré n'avoir reçu que $10.	do do ..	7
41	J. E. Hutton.....	Thornbury.....	24 do ..	66 00	O. Migner et Fils	Québec....	On a déclaré n'avoir reçu que $61.	*Voir* les cas n°s 8 et 9, classe I.	5
42	A. Murray.....	Cook's Mills . .	26 do ..	50 00	Mme A. Murray.	Bruce-Mines. .	On a déclaré n'avoir reçu que $30.	*Voir* le cas n° 10, classe I.	5
43	Banq. de Toronto.	Toronto	28 do .	2,000 00	Conger Lumber Co.	Parry-Sound ...	On a déclaré n'avoir reçu que $1,998.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
44	Desiré Fournier...	Montmagny ...	28 do ..	9 50	MM. Turner, Frères.	Québec.....	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	do do ..	7
45	Jas. Chamberlain..	Lac du Daim....	29 do ..	2 00	Fred. E. Young..	Rochester, N.Y	Le destinataire a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	*Voir* le cas n° 4, classe I.	3
46	John Chamberlain.	do	29 do ..	2 00	do ..	do ..			
47	Timothy Bredo....	Tracadie, N.B..	2 oct. ..	5 00	Wm. Walsh.....	Pockmouche, N.-B.	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Soustraction commise par un jeune garçon employé comme courrier de la malle sur la route de Caraquette à Pokemouche. La preuve ne suffisait pas pour just. une poursuite. Contenu remboursé par l'entrepreneur sur la route en question.	5
48	J. Thompson.....	Rodney.....	8 do ..	40 00	Fred. Doggatt....	St-Thomas, Ont	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	On croit que ces lettres ont été dérobées dans le bureau de poste de Rodney par une personne malhonnête qui a pu entrer dans le bureau de poste au moyen de fausses clefs, pendant une absence temporaire du directeur de poste. Ce dernier en a remboursé le contenu.	8
49	A. J. O'Brien. ...	Clearville... ...	19 do ..	20 00	D. A. Leitch	Rodney, Ont..			
50	Mlle C. Robinson.	Toronto	10 do ..	23 11	Mme Whitesides.	Lindsay	On a déclaré n'avoir reçu que $13.11.	*Voir* les cas n°s 8 et 9, classe I. ...	5
51	G. Lauzon	Cornwall.. ...	16 do ..	20 60	N. Lauzon... ..	St-Cuthbert.....	On a déclaré n'avoir reçu que $10.		
52	W. J. Newman....	Castleton..	14 do ..	150 00	W. S. Newman .	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $130.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
53	Oliver S. Moore...	do	14 do ..	45 00	M. Parsons	Fairview, Ont...	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	do do ..	7
54	J. Marcoux.....	St-Ferdinand. ..	13 do ..	50 00	Hector Lamontagne.	Montréal..	On a déclaré n'avoir reçu que $40.	do do .	7
55	A. Hawken.....	Castleton.. ...	16 do ..	75 00	A. F. Phillips....	Toronto.... ...	On a déclaré n'avoir reçu que $50.	do do ..	7
56	S. T. Brown.....	Québec..... ..	20 do ..	20 00	Fleischman et Cie	Montréal.	On a déclaré n'avoir reçu que $10.	do do ..	7

I. Lettres chargées—Liste de tous les cas, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1891.	$ cts.					
57	A. Cox.	Toronto.....	2 oct. 3..	8 99	M. J. Ascah.....	Fame Point.....	On a déclaré n'avoir reçu que $1.90.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
58	S. J. Hill.	Bobcaygeon. . .	26 do ..	42 00	Singer Manufacturing Co.	Kingston. . . .	On a déclaré n'avoir reçu que $32.	do do	7
59	George Barry.....	Melbourne, Qué.	28 do ..	20 00	A. Trudeau	Windsor Mills..	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	On croit que cette soustraction a été commise dans le bur. de poste de Windsor Mills. Perte remboursée par le directeur de poste, qui avait irrégulièrement permis à des personnes inautorisées à avoir accès à la correspondance.	5
60	Mme Geo. Douglas	Toronto...	31 do ..	9 75	Jane Doherty....	Elmhedge, Ont..	On a déclaré n'avoir reçu que $8.75.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
61	P. Mainville	St-J.-B. de Montréal.	6 nov. ..	Livres évalués à $4.	J. R. Mainville..	Québec.....	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Comme l'enquête a démontré que le paquet chargé dans lequel on a dit que ce pequet et cette lettre avaient été expédiés de St-Jean-Baptiste de Montréal, n'avait pas été préparé avec assez de soins, le directeur de poste de ce bureau a remboursé la perte.	3
62	Maggie Brownrigg	do ..	6 do ..	20 00	Thos. Brownrigg.	Alfred.....			
63	A. Geneau.. . .	St. Paul, N.-B...	6 do ..	7 45	Frost et Wood...	Smith's Falls...	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
64	Singer Manufacturing Co.	Kingston. ..	10 do ..	4 00	G. Hawkins.. ...	Colborne. . . .	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Cette lettre a eté accidentellement détruite au cours de sa transm. par la poste, et un courrier de malle sur le ch. de fer qui l'avait traitée avec assez de négligence a été prié d'en rembourser la perte.	3
65	Félix Déguire.....	Hull	1 do ..	10 00	Mm. Felix Déguire	Duhamel, Qué..	On a déclaré n'avoir reçue que $5.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
66	Mme P. A. Pelletier	St-Ferdinand....	17 do ..	54 20	Leclerc, Fils et Cie	Québec	On a déclaré n'avoir reçu que $39.20.	do do	7

67	Louis Lavoie	Rimouski	17	do	20 50	Singer Manufacturing Co	do	On a déclaré n'avoir reçu que $10.50.	do	do	
68	William Chambers	Minden	17	do	110 00	Thos. Wells	Cree Hill, Alta	On a déclaré n'avoir reçu que $90.	L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée. Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournem.		
69	Geo. Rittenhouse	Dunnville	17	do	22 50	Jacob C. Houseberger	Jordan Station	On a déclaré n'avoir reçu que $20.50.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.		7
70	Mary E. Cooper	Indian-Head, Assa.	19	do	10 55	T. A. Garland	Portage la Prairie	On a déclaré n'avoir reçu que $5.55.	do	do	7
71	George Struthers	Thessalon	20	do	41 00	R. Struthers	Bras-Nord, C.B.	On a déclaré n'avoir reçu que $21.	do	do	7
72	A. L. McKay	Jonction de Toronto-Ouest	24	do	14 00	Wm. Mawhinney	North-Bay	On a déclaré n'avoir reçu que $12.	do	do	7
73	Wm. Vansickle	Lac-du-Daim	24	do	3 00	E. J. Gould	Morganston, Ont	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	*Voir* le cas n° 4, classe I		3
74	Mme A.H. Finkle	Tweed	1er déc.		1 00	Mme G. McGowan	Thomasburg	do	Dérobée par des voleurs qui ont forcé le bur. de p. de Thomasburg dans la nuit du 2 décembre 1891.		9
75	Hiram Rankin	Au Sable, Mich.	1er	do	20 00	Mme Rankin	Courtright, Ont.	do	Dérobée par des voleurs qui ont forcé le bur. de poste de Courtright dans la nuit du 4 décembre 1891.		9
76	John Dobbin	Oil-City	3	do	3 00	Wm. Storey	Sarnia				
77	A. Blackburn	Chicoutimi	7	do	28 25	Crédit Foncier	Québec	do	Cette lettre a été régulièrem. reçue au bur. de poste de Québec, mais on n'a pu s'assurer positivement si cette lettre avait été ou non délivrée au destinataire		4
78	James McMillan	Lac-du-Daim	8	do	20 00	John Conley	Stirling, Ont.	do	*Voir* le cas n° 4, classe I		3
79	E. Hastings	Régina	9	do	1 00	The "Sentinel"	Toronto	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Aucune preuve p. expliquer le prétendu détournement. L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée.		7
80	D. Livingstone	Yorkton	13	do	60 00	Jno. Livingstone	New-Westminster, C.B.	On a déclaré n'avoir reçu que $50.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.		7
81	Dme. Vve. Gingras	L'Ancienne-Lorette.	15	do	2 50	F. X. Drouin	Québec	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Cette lettre a été perdue pendant qu'elle était aux soins d'un facteur du bur. de p. de Québec, qui en a remboursé le contenu.		3
82		Birkenhead, Ang	16	do	5 00	Wm. Holt	Albuna, Ont.	do	On a dit que cette lettre avait été dérobée par des voleurs qui ont forcé le bur. de p. d'Essex, Ont., dans la nuit du 28 décembre 1891.		9
83	J. Lacasse	Ste-Adèle	21	do	40 00	J. L. Pelletier	Montréal	On a déclaré n'avoir reçu que $30.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement. L'enveloppe n'a pas été conservée.		7
84	R. H. Andrews	North-Gower	23	do	40 00	Clare et Frères	Preston, Ont.	On a déclaré n'avoir reçu que $35.	do	do	7
85	Rév. A. Andrews	Virden, Man.	28	do	40 00	Banque des March	Brandon	do	do	do	7
86	H. G. Beemer	Québec	5 jan.		88 55	Wm. Croft	Hébertville	On a déclaré n'avoir reçu que $80.55.	do	do	7

I. Lettres chargées—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1892.	$ cts.					
87	Kate E. Westlake.	Toronto.....	8 jan. ..	10 00	Bessie Westlake..	Battleford.	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
88	Geo. Lefar.....	Balaclava, Ont..	8 do ..	25 00	Hamilton Provident and Loan Society.	Hamilton.....	On a déclaré n'avoir reçu que $20.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement. L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée.	7
89	Thomas Foster....	Balmoral, Ont..	12 do ..	22 00	James Rourke...	Irena..... ...	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Le bureau de poste d'Irena a été détruit par un incendie dans la nuit du 19 janvier 1892, et cette lettre fut brûlée.	10
90	Shaver, Frères....	South-Indian . .	12 do ..	16 00	T. Brisson.	St-Onge.....	do ..	Le contenu de la lettre a été remboursé conjointement par les direct. de p. d'Indian-Sud et St-Onge, qui étaient respons. dans ce cas.	3
91	Mme G. Stoddart.	Hamilton.....	12 do ..	4 00	George Stoddart.	Norwich, Ont..	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
92	John Neeley.....	Calgary.....	12 do ..	10 00	Mme John Neeley	Erskine, Ont...	On a déclaré n'avoir reçu que $5.	do do ..	7
93	A. Nicoll.....	Lac du Daim...	12 do ..	60 00	R. H. Best. ...	Bannockburn...	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	*Voir* le cas n° 4, classe I.	3
94	Alex. Brown.....	Collingwood....	19 do ..	17 00	Mr. Fry.	Sarnia..	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
95	Mlle K. Hutchinson.	London, Ont...	22 do ..	5 00	Geo. Williamson.	Toronto	do ..	do do ..	7
96	Geo. Peters.....	Lac du Daim...	26 do .	12 15	Wm. Fitzpatrick.	Trenton	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	*Voir* le cas n° 4, classe I.	3

97	Mary Charbonneau.	Gananoque	26	do	3 03	Jacques Charbonneau.	Saint-Henri de Montréal.	do	Cette lettre ainsi que 6 autres lettres chargées et 1 lettre ordinaire ont été volées par Edmond Tessier, emp. du bureau de poste de St-Henri de Montréal, qui subit son procès et fut condamné à 4 ans à l'école de réforme, Montréal. Pertes remboursées par le direct. de poste de Saint-Henri de Montréal. Voici les cas nos 107, 108, 111, 112, 113 et 114, classe I, et le cas no 386, classe II.	3
98	Robert Orr	Ottawa	27	do	13 27	James Robertson	Montréal	do	Contenu remboursé par un commis de la division des lettres chargées dans le bur. de poste de Montréal, qui paraissait être responsable de sa disparition.	3
99	M. Fraser	Kinburn	29	do	19 00	F. Lapointe	Pointe Gatineau.	do	On a déclaré qu'elle avait été expédiée de Pakenham aux courriers de la malle sur le ch. de fer d'Ottawa à Pembroke, le 30 jan. 1892, mais qu'elle n'était pas parvenue à ces courriers. Contenu remb. par le dir. de poste de Pakenham, vu que la preuve n'a pas établi clair, que cette lettre avait été expédiée du bureau de Pakenham.	3
100	Mme E. Humphries	Thedford	6	févr	48 00	Mme M. Willsie	Belmont	do	L'enquête dure encore.	11
101	Edward Shaw	Heaslip, Man	8	do	59 00	Cie Baie-d'Huds'n	Winnipeg	On a déclaré n'avoir reçu que $55.	Aucune preuve pour expliquer le prétendue détournement.	7
102	Barnet et Mackie	Pembroke	9	do	10 00	Mme N. Grégoire.	Fort-Coulonge	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	do do	7
103	O. St. Amand	Warren	9	do	5 00	C. W. Haentschel	Mattawa	do	do do	7
104	Mme Elv. Rouleau.	Calgary	10	do	5 00	Mme P. Renaud	Aylmer, Qué.	On a déclaré n'avoir reçu que $1.	do do	7
105	James Scroggie	Barrie	13	do	4 58	John Thompson	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $2.58.	do do	7
106	Dr. C. Ducharme	Longueuil	16	do	2 00	Chas. Ducharme.	Saint-Hyacinthe	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Contenu dans un sac de malle qu'on prétend avoir été expéd. de Longueuil à Montréal, mais n'être pas parvenu à ce dernier bureau.	2
107	Marie Boulianne	Saint-Fidèle	16	do	15 00	Frs. Tremblay	Saint-Henri de Montréal.	do	*Voir* le cas n° 97, classe I	3
108	F. G. Tangier	Creek à l'Erable, Assa.	23	do	5 00	J. Renaud et Cie.	do	do		

I. Lettres chargées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1892.	$ cts.					
109	A. Cates..	Napinka.. . . .	26 fevr...	54 50	McCullough et Herriott.	Souris, Man	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Contenu remboursé conjointement par les maîtres de poste de Napinka et de Melita, qui semblaient responsables dans ces cas.	3
110	Mlle Ewing	Williamstown, Man.	3 mars ..	15 00	John Ewing, aîné	Flodden, Qué...	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	La preuve dans ce cas porta à la conclusion que la lettre avait été ouverte au bureau de poste de Flodden. Perte remboursé par le maître de poste de Flodden.	5
111	A. Durocher.....	Nelsonville	3 do ..	12 00	L. Durocher.....	Saint-Henri de Montréal.	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	*Voir* le cas nº 97, classe I	3
112	G. Lyenhaugh....	Gallup'sMills, Vt	3 do ..	5 00	F. Cox	do ..			
113	L. Tongas.....	St-Isidore, Lpre..	5 do ..	3 00	Dlle. L. Desparois	do ..			
114	M. Lussier.....	Laprairie.....	18 do ..	0 84	L. N. Lussier....	do .			
115	Henry Thoms.....	Lac du Daim ...	7 do ..	5 00	John McKee.....	Peterboro'.....	do ..	*Voir* le cas n° 4, classe I	3
116	Mme John Berrie.	Div. postale de Spadina Ave..	15 do ..	6 00	Mme M. Wood...	Jonction de Toronto-Ouest.	On a déclaré n'avoir reçu que $5.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement,	7
117	L. Rondeau. .. .	Sainte-Emélie de l'Energie.	20 do ..	27 00	La Fonderie.....	Joliette	On a déclaré n'avoir reçu que $22.	do do ..	7
118	James Baker.. ...	Gretna, Man.. .	23 do ..	6 00	Wm. Lusk.... .	Saskatoon, Sask.	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	La preuve porta à la conclusion que cette lettre avait été ouverte dans le bureau de poste de Gretna par un jeune garçon à qui le direct. de poste avait inconvenablem. permis d'avoir accès à la correspondance. Contenu remboursé par le direct. de poste de Gretna	5
119	F. Webb	Parkersville, Ont	26 de .	25 75	Henry Harper...	Barrie....	On a déclaré n'avoir reçu que $25.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
120	Joseph Deschamps	Saint-Henri de Montréal.....	29 do ..	120 00	Paul Labrosse....	Saint-Eugène...	On a déclaré n'avoir reçu que $70.	La preuve dans ce cas porta fortem. à la conclusion que cette soustract. a été commise dans le bur. de poste de St-Henri de Montréal. Perte remb. par le direct. de poste.	5

121	Isaac Simpson ...	Kingston.....	30 do ..	100 00	George Clark....	Glenvale.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Contenu remboursé conjointement par deux commis du bureau de poste de Kingston, qui paraissaient être responsables de sa perte.	3
122	James Railton....	Sintaluta, Assa..	7 avril ..	64 00	L. A. Hamilton..	Winnipeg.	On a déclaré n'avoir reçu que $48.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
123	Brown et Fils....	Keenansville....	7 do .	77 00	Thomas Martin..	New-Lowell, Ont	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Le bureau de poste de New-Lowell fut forcé par des voleurs dans la nuit du 8 avril 1892, et cette lettre fut volée.	9
124	C. J. Gidney.... ..	Burford	8 do ..	40 87	McPherson et Glasco.	Hamilton.....	On a déclaré n'avoir reçu que $35.87.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
125	Paul Ulrich.....	Langenburg, Assa.	11 do ..	Jonc en or; valeur, $3.	Winnipeg Jewellery Co.	Winnipeg.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Valeur du contenu remboursée par un commis de la division des lettres chargées dans le bureau de poste de Winnipeg, qui paraissait être responsable de la perte de cette lettre.	3
126	E. Marsolais.....	Perkins..... .	20 do ..	2 00	Singer Manufacturing Co.	Ottawa.	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	La preuve dans ce cas porta à la conclusion que la lettre avait été ouverte dans le bureau de poste de Perkins. Contenu remboursé.	5
127	Le direct. de poste.	Toronto	26 do ..	$3 en timbres-poste.	Le direct. de poste	Lurgan..... ...	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Le contenu de cette lettre fut remboursé par le direct. de poste d'Amberly, qui paraissait être responsable de sa disparition.	3
128	Mme Lougheed...	Deer Park.	30 do ..	10 00	Wm. H. Lougheed	Heathcote, Ont.	do ..	Contenu remboursé par le direct. de poste de Deer Park, vu qu'il n'y a rien pour constater que cette lettre a été expédiée de son bur.	3
129	W. P. Shearer...	Villanova, Ont..	5 mai....	7 00	Toronto Lithographing Co.	Toronto	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement. L'enveloppe de la lettre n'a pas été conservée.	7
130	Joseph Masse.....	St-Jean de Matha.	9 do ..	50 00	Seybold, Fils et Cie.	Montréal.....	On a déclaré n'avoir reçue que $30.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
131	Le direct. de poste.	Parry-Sound	26 do .	290 00	Banque de Montréal	Ottawa.....	Les destinataires ont déclaré ne pas l'avoir reçue.	L'enquête se continue encore.	11
132	J. S. Dorais	Rochelle..... ..	13 juin ...	12 35	McColl, Frères...	Toronto	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
133	E. N. Nixon.....	Winnipeg	15 do ...	50 00	W. Davis..	Plumas, Man....	do ..	do do ..	7

I. Lettres chargées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Fin.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1892.	$ cts.					
134	.....	Wallace, N.-E..	17 juin ..	10 00	R. F. Brownell..	Sackville, N.-B..	Les destinataires ont déclaré ne pas les avoir reçues.	Le bureau de poste de Sackville a été forcé par des voleurs dans la nuit du 18 juin 1892, et ces lettres furent volées.	9
135	Gilbert Black.....	Rockwell Settlement.	17 do ..	2 25	S. F. Huestis ...	Halifax, N.-E..			
136	Geo. E. Ford.....	Sackville, N.-B..	18 do ..	250 00	Bauld, Gibson et Cie.	do ..			
137	M. Sears.....	MidgicSt'n, N.-B	18 do ..	2 39	G. A. McDonald.	do ..			
138	Thos. Bead.	do ..	18 do ..	0 25	S. E. Lefebvre...	Montréal			
139	S. G. Cormier.....	Great Shemogue, N.B.	18 do ..	3 00	Halifax Banking Co.	Sackville, N.-B..			
140	W. J. Mahoney...	Baie Verte, N.-B	18 do ..	18 00	do ..	do ..			
141	McLeod et Spence.	Port-Elgin, N.-B	18 do ..	101 61	do ..	do ..			
142	G. N. Allen	do ..	18 do ..	45 00	do ..	do ..			
143	S. P. Sherry.....	Memramcook, N.-B.	18 do ..	65 00	Thomas Murray..	do ..			
144	J. H. Goodwin....	Pointe de Bute, N.-B.	18 do ..	25 00	do ..	do ..			
145	Jos. Prescott....	Baie Verte, N.-B	18 do ..	15 00	M. Wood et Fils	do ..			
146	C. E. Wright.....	Penetanguishene	24 do ..	33 50	A. J. Montgomery	Elmvale.....	do ..	Le bur. de poste d'Elmvale a été forcé par des voleurs dans la nuit du 24 juin 1892, et cette lettre a été volée.	9
147	Jos. Beaulieu.	Saint-Alexis des Monts.	28 do ..	15 00	Mme Jos. Beaulieu.	Lauzon	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Contenu remboursé par le direct. de poste de Lauzon, qui paraissait être responsable de la perte de cette lettre.	3

II.

LISTE de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation et de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada.

LETTRES NON CHARGÉES.

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1891.	$ cts.					
1	J. K. Ross.....	Long Creek, I.P.-E.	1er juillet	2 00	Geo. A. McDonald	Halifax, N.-E...	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
2	Mme A. B. Fletcher	Truro	3 do	10 00	J. A. Harte.. ...	Montréal.....	do ..	do do ..	
3	Amanda McConnel	Odessa.	3 do	2 00	Mme Jane Boise..	Belleville	do ..	do do ..	
4	N. Bélanger	Montréal..	4 do	20 00	Geo. Bélanger.....	MacNider	do ..	do do ..	
5	Wims et Cie.....	Deseronto ...	4 do	1 50	Merchant Pub. Co.	Toronto	do ..	do do ..	
6	W. L. Perkins....	Pembroke ..	5 do	10 00	Maggie McNulty..	Port-Lambton ..	do ..	do do ..	
7	Annie Luscombe..	London, B.P. de la stat. de c. de f.	5 do	2 00	Samuel Luscombe.	Steven street ...	do ..	do do ..	1
8	A. Sanborn.....	Warkworth.....	6 do	25 00	Singer Mfg. Co...	Kingston.	do ..	do do ..	
9	Sœur Ste-Mathilde	Rimouski.....	6 do	8 00	L. G. Belzile.... .	Saint-Roch.	do ..	do do ..	
10	Thos. Marriott....	Valleyfield.. ..	6 do	8 00	Rév. J. A. McFarland.	Campbell's Bay..	do ..	do do ..	
11	J. R. Webb.	Brantford.....	6 do	3 50	Geo. B. Meadows..	Toronto	do ..	do do ..	
12	Chas. Thomas.....	Falmouth.....	7 do	1 00	Geo. A. McDonald	Halifax.....	do ..	do do ..	
13	A. Gagnon..	Dequen	7 do	3 00	Pascal Patry....	Trois-Rivières...	do ..	do do ..	
14	J. W. Dill.....	Bracebridge....	7 do	5 50	James Vair.....	Barrie.....	do ..	do do ..	
15	John Costello.....	Renfrew..... .	8 do	4 50	Thos. Costello. ...	Lanark....	do ..	do do ..	
16	Emma Dixon.. ...	Sag Harbour...	8 do	1 00	Jas. Dixon..	Hastings ou Amherst.	do ..	On croit que ces lettres et autres lettres ordinaires contenant de l'argent ont été dérobées dans le bureau de poste d'Amherst par un jeune garçon malhonnête contre lequel cependant la preuve n'était pas suffisante pour justifier une poursuite. Pertes remboursées par le direct. de poste. *Voir* les cas nos 68 et 69, classe II.	3
17	E. E. Walsh.....	Brockton, Mass..	14 do	2 00	J. E. Pipes... ..	Amherst..	do ..		

II. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation et de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1891.	$ cts.					
18	Josephine McGillis	Montréal.....	8 juillet.	5 00	Mlle McGillis....	Bonville.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
19	Clarke et Wismer..	Essex.....	8 do ..	2 00	J. A. McGregor..	Tilbury-Centre..	do ..	do do ..	
20	C. Hartford. .	London.....	8 do ..	14 00	A. F. Brabant...	Kingston.....	do ..	do do ..	
21	Wm Crook.....	Winnipeg, stat'n de ch. de fer.	9 do .	4 00	Walter Crook....	Reaburn	do ..	do do ..	
22	Wm. Netherton...	Port-Alma.....	10 do ..	10 00	Mme J. Netherton	Blenheim.	do ..	L'enquête dans ce cas a fait voir que cette let. avait été déliv. à une fausse adresse dans le B.P. de Blenheim. Contenu remb. par le d. de poste.	3
23	F. X. Massé....	Louiseville.....	10 do ..	4 00	Joseph Massé....	Québec..	do ..	On croit que cette lettre a été volée par le facteur N. Beaulé, du bureau de poste de Québec, qui fut condamné à six mois de prison sous l'accusation d'avoir illégalement retenu une lettre mise à la poste. *Voir* le cas nº 109, classe II.	4
24	Rev. J. W. Forsythe	Oxford Mills....	10 do ..	8 00	Geo. G. Hutcheson et Cie.	Brockville.....	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	
25	J. H. Simpson....	Belleville.....	10 do ..	2 80	W. P. Page.....	Toronto	do ..	do do ..	1
26	Dame Caroline Bélanger.	Ottawa.....	11 do ..	4 00	Elmire Bélanger.	Québec.....	do .	do do ..	
27	A. Cummings.....	Montréal. . . .	12 do ..	4 00	Mme A. Cummings	Milton.....	do ..	do do ..	
28	A. L. Grover....	Peterboro'.. ..	12 do ..	5 00	Mme A. L. Grover	Dresden.....	do ..	do do ..	
29	Elzéar Belleau....	Saint-Aubert....	13 do ..	22 00	J. E. Martineau..	Saint-Roch.....	do ..	do do ..	
30	M. E. Taylor.....	Watford.....	13 do ..	1 00	J. E. Close	Toronto.....	do ..	do do ..	
31	A. H. Cope.....	Waterloo.	14 do ..	8 00	Mme W. H. Cope	Norwood.....	do ..	do do ..	
32	W. O'Hara.....	Sainte-Marie....	1 au 8 juil.	3 00	T. J. Wheeler...	Georgetown, Ont	do ..	do do ..	
33	Hubert Marquis ..	Montréal.....	15 juillet..	8 00	Dame Hubert Marquis.	Saint-François d'Orléans.	do ..	do do ..	
34	Sœur St. Gabriel..	Chicoutimi	15 do ..	28 25	A. Gaudefroy et Fils.	Montréal.....	do .	do do ..	
35	J. W. Crosby.....	Pointe Fortune .	16 do ..	18 00	Mme W. Hempley	Hull	do ..	do do .	

36	A. McCallum....	Montréal.....	19 do ..	5 00	Mlle C. McCallum	Lachute.....	do ..	do	do ..		
37	W. A. Wylie.....	Toronto.....	20 do ..	4 60	P. W. Reynolds..	Norwood.....	do ..	do	do ..		
38	Appolène Lagacé..	Ste-Anne de la Pocatière.	23 do ..	3 00	Joseph Lagacé...	Québec.....	do ..	do	do ..	1	
39	A. J. Parker.....	Valleyfield.....	23 do ..	5 00	Mme A. J. Parker	Hawkesbury....	do ..	do	do ..		
40	Rév. Jas. Pullar..	Hamilton	23 do ..	1 00	Mme Pullar.. ...	Toledo	do ..	do	do ..		
41	Thos. Milne	Woodstock	23 do ..	4 00	Jos. Stafford.....	Sainte-Marie ...	do ..	do	do ..		
42	Abbott et Campbell	Montréal. ...	24 do ..	5 00	Geo. R. Hooper..	Montréal....	do ..	do	do ..		
43	Delle. Alvina Bédard.	Saint-Sauveur ..	25 do ..	2 00	A. A. Rhéaume..	Saint-Sauveur ..	do ..	do	do ..		
44	W. McFarlane....	Winnipeg... ...	27 do ..	15 00	Mme W. McFarlane.	Campbellford...	do ..	do	do ..		
45	Mme Vanstone....	London.....	27 do ..	2 00	Robert Kelly	Beamsville.....	do ..	do	do ..		
46	Charles Lionais....	Montréal.....	30 do ..	5 00	Madame Charles Lionais.	Hull	do ..	do	do ..		
47	H. Jobin.....	Pte aux Trembles	30 do ..	1 00	S. E. Lefebvre...	Montréal.....	do ..	do	do ..		
48	Jos. T. Hall.....	Derby Mills ...	30 do ..	1 20	Dominion Emery Wheel Co.	Prescott..	do ..	do	do ..		
49	C. H. Murdoch..	Creemore. . .	30 do ..	5 00	Geo. Schofield ...	Toronto	do ..	do	do ..		
50	H. Houle..	Gentilly	— do ..	3 50	A. E. Desilets ...	Trois-Rivières ..	do ..	do	do ..		
51	Ed. Shoults..... ..	Charlotteville, Va.	— do ..	40 00	John Shoults	Parkhill.....	do ..	Volée par un aide dans le bureau de poste de Parkhill qui remboursa $30 de cette somme au destinataire mais s'est enfui du pays avant d'être arrêté.		3	
52	C. A. McGilvery..	Port-Dover.....	1er août ..	10 00	R. Doney.....	Ottawa.....	do ..	Aucune trace, faute de chargement.			
53	Dlle. Alvina Bédard.	Saint-Sauveur ..	1er août ..	1 00	A. A. Rhéaume..	Saint-Sauveur ..	do ..	do	do ..		
54	Geo. Smith.. . . .	Saint-Thomas ...	1er août ..	2 00	Mme Geo. Smith.	Camlachie	do ..	do	do ..		
55	Daniel Logan.....	Division ouest rivière Jean...	1er août ..	1 50	Editor "Provincial Wesleyan."	Halifax	do ..	do	do ..		
56	T. H. Carey.....	Montréal.	3 do ..	10 00	Richard Lee....	Toronto	do ..	do	do ..		
57	M. R. O'Laughlin.	Winnipeg	3 do ..	1 00	Mme W. V. Beaman.	Kemptville.....	do ..	do	do ..		
58	Rév. Sr. St. Gabriel	Chicoutimi	4 do ..	28 75	A. Gaudefroy et Fils.	Montréal.....	do ..	do	do ..	1	
59	Dlle. Alvina Bédard.	Saint-Sauveur ..	4 do ..	1 00	A. A. Rhéaume..	Saint-Sauveur ..	do ..	do	do ..		
60	Rosanna Collins...	Ironside.....	4 do ..	8 00	Mme G. H. Chandler.	Broome Corner..	do ..	do	do ..		
61	Sarah J. Johnston.	Bluevale..	4 do ..	10 00	Mme J. Johnston	Corson's Siding.	do ..	do	do ..		
62	J. B. Emerson....	Valentia.....	4 do ..	5 67	Thos. Lawless ...	Toronto	do ..	do	do ..		
63	Susan Gooderidge.	Edmonton.. ...	4 do ..	9 00	Mme Jas. Martin.	Winnipeg.. .	do ..	do	do ..		
64	R. D. Evans	Carberry	4 ou 5 do .	4 00	T. W. Goulding..	do	do ..	do	do ..		
65	D. McIntosh.....	Montréal.....	6 do ..	10 00	Mme D. McIntosh	Stratford.....	do .	do	do ..		
66	John Brown. ..	Horning's Mills.	6 do ..	2 00	T. H. Eaton et Fils	Toronto	do ..	do	do ..		
67	M. Marcotte	Basile Station...	6 do ..	30 00	Wm. Carrier.....	Québec.	do ..	do	do ..		

II. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de pertes de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a éte mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse. Nom.	Adresse. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1891.	$ cts.					
68	J. G. Harding....	Amherst..	7 août ..	20 00	Slipp et Harding.	Saint-Jean....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	*Voir* le cas nº 17, classe II...	3
69	C. E. Nicholson...	do	13 do ..	10 00	S. E. Lefebvre...	Montréal.....			
70	B. Sinner..	Guelph.....	7 do ..	10 00	Louis Promoli ...	Humber Bay....	do ..	Aucune trace, faute de chargement	
71	D. Cousins	Sources St-Léon.	8 do ..	5 00	Jno. Murphy et Cie	Montréal	do ..	do do ..	
72	A. Cowan.... ...	Peterborough...	8 do ..	7 00	Mme Geo. Cowan	Ottawa.....	do ..	do do ..	
73	J. B. Houde	Faub. St-Jean ..	10 do ..	1 50	Mlle Emma Houde	Montréal	do ..	do do ..	
74	O'Loughlin Bros. & Co.	Winnipeg.....	11 do ..	2 00	The Jas. Smart Mfg. Co.	Brockville.....	do ..	do do ..	1
75	Maggie McCaffery	Toronto	12 do ..	7 75	Mme A. McCaffery.	Keady.....	do ..	do do ..	
76	Eli Dallaire. ...	Québec..... ..	12 do .	16 00	Mde Jos. Savard.	Malbaie	do ..	do do ..	
77	Frs. Bourgouin ...	Tadousac..	13 do ..	15 00	Robitaille et Laferrière.	Québec.....	do ..	do do ..	
78	Thos. Douglas ...	Strathroy	13 do ..	2 00	H. J. Hill. ...	Toronto	do ..	do do . .	
79	Mme May Fullerton.	Middleborough, en haut.	14 do ..	3 00	Mme M. Fullerton	Station de la Riv. Mi-chemin.	do ..	On croit que cette lettre et d'autres lettres ordinaires ont été volées par un employé malhonnête du direct. de poste de la station de Grenville, à qui on avait inconvenablement permis d'avoir accès à la correspondance passant par ce bureau. Preuve insuffisante pour justifier une poursuite. Pertes remboursées par le direct. de poste. *Voir* les cas nos 111, 112, 189, 225 et 226, classe 2.	3
80	Daniel Davis	Charlottetown ..	14 do ..	16 00	E. G. C. Stayner.	Halifax.....	do ..	Aucune trace faute de chargement..	1
81	Mlle L. Robinson.	Ottawa.	15 do ..	0 75	S. J. Dixon.....	Toronto	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
82	N. Clark	Cannington	15 do ..	3 00	Mme N. Clark....	Peterborough...	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1

83	J. Lashbrook.....	Calgary	15	do ..	10 00	T. Lashbrook....	London.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.		
84	W. J. Fenton.....	Woodstock.....	16	do ..	10 00	M. B. Comber....	Toronto..	do ..	do	do ..	
85	Annie B. Smith...	Ottawa.....	17	do ..	2 00	M. Cormack.....	do	do ..	do	do ..	
86	Mlle. O. Paré....	St. Roch.....	17	do ..	2 00	Delle Flore Simeau.	Malbaie	do ..	do	do ..	
87	A. Genest	Gentilly	17	do ..	11 00	H. N. Boise.....	Trois-Rivières...	do ..	do	do ..	
88	P. McArthur.....	Westbourne.....	17	do ..	3 30	Agence d'emploi d'Allon	Winnipeg..... ..	do ..	do	do ..	1
89	Geo. W. Lyne....	London.....	18	do ..	25 00	M. G. E. Lyne...	Toronto	do ..	do	do ..	
90	I. Ball.....	Rugby.....	18	do ..	7 00	McAllister et Storey.	Barrie....	do ..	do	do ..	
91	Geo. Kingsbury...	Jc. de Montréal.	20	do ..	13 00	M. Geo. Kingsbury.	Davisville .. .	do ..	do	do ..	
92	Charles Labarre...	Trois-Rivières...	20	do ..	2 37	W. Street.....	Montréal.....	do ..	do	do ..	
93	A. Thompson.....	Tilsonburg.....	22	do ..	0 09	Cie d'impressions du "Mail"	Toronto	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.		7
94	Dame Trefflé Laganière.	Grondines	22	do ..	2 00	Louis Massicotte.	Trois-Rivières...	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.		
95	S. F. Veneers.....	Benton.....	22	do ..	6 00	M. Brewer.....	Woodstock.... .	do ..	do	do ..	
96	Noël Fortin. . ..	Saint-Fabien....	23	do ..	2 00	Florent A. Leblanc.	Saint-Thomas...	do ..	do	do ..	
97	John Badgely.....	Madoc.....	24	do ..	1 00	"Intelligencer" Co	Belleville.	do ..	do	do ..	
98	E. J. Shipman...	Hamilton.....	25	do ..	6 00	Eleanor Halfpenny.	Toronto..... ..	do ..	do	do ..	
99	Emma Leclaire....	Montréal.	25	do ..	1 00	Jos. Leclaire.....	Frampton	do ..	do	do ..	
100	Mde Chas. Robitaille.	Moulins de la Nation du Nord.	25	do ..	1 00	Mde. Alp. St. Germain.	Ottawa.....	do ..	do	do ..	1
101	Rév. F. X. Delage.	Chicoutimi.....	26	do ..	20 00	J. B. Renaud et Cie	Québec.... ...	do ..	do	do ..	
102	H. J. P. Good.....	Toronto....	27	do ..	5 00	Mlle Good.....	Glenvale.. .. .	do ..	do	do ..	
103	M. Livingston.....	Carleton Place..	27	do ..	1 00	Phœbe Livingstone.	Toronto . ..	do ..	do	do ..	
104	McCall, Sheyn et Cie.	Québec.....	28	do ..	5 66	M. B. Perine et Cie	Montréal.....	do ..	do	do ..	
105	F. Martineau.	Montréal.....	28	do ..	1 10	François Martineau.	Québec..... ...	do ..	do	do ..	
106	L. H. Irving	Toronto	30	do ..	2 00	M. L. H. Irving...	Toronto	do .	do	do ..	
107	Geo. Brown.....	Parkdale.....	30	do ..	5 10	M. W. Brown....	Montréal..	do ..	do	do ..	
108	J. H. Davis.	Tweed.....	31	do ..	1 25	Geo. Carslake....	do	do ..	do	do ..	
109	Jacques Brassard..	Cap St-Ignace..	31	do ..	4 25	Wm. Carrier.....	Québec..... ..	do ..	On croit que cette lettre a été volée par un facteur malhonnête dans le bur. de p. de Québec, qui fut subséquem. reconnu coupab. de s'être illégalem. approp. une lett. mise à la p. et fut con. à 6 mois de prison. *Voir* le cas n° 23, classe II.		4

II. Lettres non chargées—Liste de tous les cas, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1891.	$ cts.					
110	F. A. Hull.....	Chutes-Niagara, Sud.	31 août.. 1er sept..	1 00	D. Buchanan	Guelph...	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Cette lettre et d'autres lettres ordinaires ont été volées par un aide malhonnête dans le bur. de p. des ChutesNiagara, S., mais la preuve contre lui ne suffi. pas pour justifier une poursuite. Pertes remb. par le direct. de poste. *Voir* les cas nos 120, 177, 185, 197, 202, 223, 252, 258, 259, 262, 276, 279, 282, 291, 300, 348 et 349, classe II.	3
111	Chas. Griffin	Truro		1 00	M. Chas. Griffin..	Upper Middleboro'.	do ..	*Voir* le cas n° 79, classe II.	3
112	do	do	15 do .	1 00	do	do	do ..		
113	J. Milot	Yamachiche	1er do ..	10 00	R. Kiernan.....	Trois-Rivières ..	do ..	La preuve dans ce cas porte à la conclusion que cette lettre fut volée dans le bureau de poste de Trois-Rivières. Contenu remboursé par le direct. de poste.	3
114	C. McGilvery	Port-Dover.	1er do ..	10 00	R. Doney.....	Ottawa.....	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	
115	Rév. Thos. Boyd..	Dereham Centre.	2 do ..	7 00	M. Boyd.....	Omagh.	do ..	do do ..	
116	Mlle Birt.....	Wag. poste, c. de fer Knowlton.	2 do ..	2 00	E. F. Bartlett ...	Montréal . ..	do ..	do do ..	1
117	A. Bradley	Riverside	3 do ..	10 00	M. Bradley.....	Sarnia	do ..	do do ..	
118	W. R. Hilborn ...	Tara.	4 do ..	1 00	Tudhope et Fils..	Orillia..... ..	do .	do do ..	
119	Mlle J. A. Upper.	Victoria	4 do ..	10 00	M. Eccleston....	Montréal	do ..	do do ..	
120	Martha Lundy....	Chutes-Niagara, Sud.	5 do ..	2 00	W. Briggs.....	Toronto	do ..	*Voir* le cas n° 110, classe II.....	3
121	M. McMahon.....	Hamilton	5 do ..	13 00	M. E. ou D. Sullivan.	New-Lowell	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	
122	W. F. Brisbin	Harriston. ...	7 do ..	3 09	Toronto News Co.	Toronto	do ..	do do ..	
123	Shilton, Walbridge et Stone.	Toronto	8 do ..	0 50	Greff. cour de co.	Walkerton	do ..	do do ..	

124	H. F. Butler	Montréal	8 do	2 00	Mme J. Weafer	London	do	do	do		
125	Mme Jas. Dale	Thorold	9 do	5 00	M. Dewey	Chutes Niagara, Sud.	do	do	do		
126	Aurélie Caron	Montréal	9 do	15 00	F. X. Bernard	Québec	do	do	do		
127	A. Morrison	Halifax	9 do	1 00	S. E. Lefebvre	Montréal	do	do	do		
128	Norman J. Hicks	Winnipeg	9 do	5 00	Hazlett Hicks	Virden	do	do	do		
129	James Ashton	Galt	10 do	2 00	Mme Broadwood	Carlton-Ouest	do	do	do		
130	J. A. Gendron	Penetanguishene	10 do	1 00	S. E. Lefebvre	Montréal	do	do	do		
131	Isaac Cowling	Cornwall	10 do	10 00	Mm. M. J. Cowling	Toronto	do	do	do	1	
132	J. H. Reid	Lindsay	11 do	8 00	Mme J. H. Reid	Pont-Suspendu	do	do	do		
133	Chas. McKay	Pte Baie Glacée	11 do	7 00	Kerr et Cie	Toronto	do	do	do		
134	J. Desormeau	Toronto, B.P. de la rue Carlton.	12 do	5 00	Mme F. Desormeau.	Ivanhoe	do	do	do		
135	W. Wallack	Montréal	13 do	2 00	Mlle Min. Grant	Toronto	do	do	do		
136	Nat. Simpkins	Winnipeg	14 do	1 00	C. N. Bell	Winnipeg	do	do	do		
137	John McKenzie	Toronto, B.P. des terrains de l'exp	15 do	5 00	Masson et Masson	Owen-Sound	do	do	do		
138	E. Larochelle	Montréal	15 do	10 00	Etie. Larochelle	Saint-Lambert	do	do	do		
139	A. M. Bélanger	Ottawa	15 do	1 00	S. E. Lefebvre	Montréal	do	do	do		
140	Elsie Haskins	Fleming	Vers le 15 sept.	4 00	Mlle E. Armstrong	Winnipeg	do	do	do		
141	Joseph Levesque	Winnipeg	16 sept	8 00	Mme. F. Levesque	Hull	do	do	do		
142	J. E. McIntosh	Montréal	16 do	5 00	S. E. Lefebvre	Montréal	do	do	do		
143	R. Montforte	Galetta	17 do	23 13	H. N. Bate et Fils	Ottawa	do	do	do		
144	Henry Jackson	Guelph	18 do	20 00	Jackson, Frères	Galt	do	do	do		
145	John Grimes	Toronto, wagon-poste du C.C.P.	18 do	5 00	Mme Jno. Grimes	Ottawa	do	do	do		
146	Mme R. A. Redmond	Deloraine	18 do	2 00	J. Robinson et Cie	Winnipeg	do	do	do		
147	Mme E. Cohen	S'rces Abénaquis	20 do	3 00	Hy. Morgan et Cie	Montréal	do	do	do		
148	J. Seaton	Toronto	20 do	1 00	S. E. Lefebvre	do	do	do	do		
149	F. Earl	Athens	21 do	4 65	Frank Crosby	Jura	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement. L'envel. de la lettre n'a pas été conservée.		7	
150	J. P. Robson	Norwich	21 do	5 00	D. Richards et Cie	Woodstock	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.			
151	Mme A. L. Russell	Port-Arthur	21 do	9 00	Emily Codd	Pont Cumming	do	do	do		
152	Mme Kelly	Hull	21 do	1 50	Mlle E. Kelly	L'Original	do	do	do		
153	T. S. Gray	Beauséjour	21 do	7 00	The Parsons' Produce Co	Winnipeg	do	do	do		
154	do	do	21 do	1 00	Mabel Gray	do	do	do	do	1	
155	Alex. McTavish	Kéwatin	21 do	10 00	Mme A. McTavish	do	do	do	do		
156	Emma L. Waring	Calgary	Vers le 22 sept.	5 25	Mme Jno. Waring	Galt	do	do	do		
157	S. Brown	St-Jean, faubo'rg	22 sept	20 00	Fleischman et Cie	Montréal	do	do	do		
158	Joseph Demers	Mines Thetford	23 ou 24 do	5 00	Piché, Tisdale et Cie	do	do	do	do		
159	Geo. Rinfret	Cap-Santé	24 do	00 50	Alfred Roy	Québec	do	do	do		

II. Lettres non chargées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1891.	$ cts.					
160	Geo. Peach..	Wavy Bank....	24 sept ...	2 00	Mme W. F. Taylor	Winnipeg	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
161	John D. King.....	B.P., st. de c. de fer St-Thomas.	25 do ..	1 00	S. E. Lefebvre. .	Montréal.	do ..	do do ..	
162	Geo. Pelletier... .	Village des Aulnaies.	25 do ..	5 00	Dlle M. L. Pelletier.	Québec.	do ..	do do ..	
163	E. Emond	Ottawa.	29 do ..	7 00	Mme A. Beauchemin.	Sorel.	do ..	do do ..	
164	R. D. Nesbitt.....	Peterboro'	26 do ..	5 00	Mme R. D. Nesbitt	Ottawa.	do ..	do do ..	
165	Isaac Cowling ...	Cornwall.. . ..	28 do ..	10 00	Mme Isaac Cowling.	Toronto	do ..	do do ..	
166	W. J. Mulligan...	Wag.-p.Napanee	28 do ..	12 00	Mme Mulligan...	Lifford	do ..	do do ..	1
167	Joseph Cantin....	Saint-Roch.....	28 do ..	2 00	Alphonse Dufil...	Montréal..	do ..	do do ..	
168	William Porteous.	Solsfirth	28 do ..	10 00	Rév. Dr King....	Winnipeg.	do ..	do do ..	
169	James Brander...	Priceville... ...	29 do ..	8 00	F. J. Andrews...	Toronto	do ..	do do ..	
170	F. Bassam..... .	Cannington.....	29 do ..	3 00	Wm. Brett . . .	do	do ..	do do ..	
171	James Rose.....	Hamilton.....	29 do ..	5 00	S. E. Lefebvre...	Montréal.....	do ..	do do ..	
172	E. W. Verner... .	Toronto	29 do ..	1 00	do ...	do	do ..	do do ..	
173	E. Emond.....	Ottawa.....	29 do ..	7 00	Mme A. Beauchemin.	Sorel.....	do ..	do do ..	
174	Wm. Coleridge...	Drayton.....	30 do ..	30 00	Frank Coleridge..	Bloomfield..	do ..	do do ..	
175	Geo. Murphy.....	Coldwater	30 do ..	35 00	J. F. Kirk.....	Toronto	do ..	do do ..	
176	J. P. Alexander...	Winnipeg.	1er ou 2 oct	4 30	Thos. Scott.....	Winnipeg.....	do ..	do do ..	
177	Mme M. Book....	Chutes-Niagara, Sud.	2 do ..	25 00	Archdale, Wilson et Cie	Hamilton	do ..	*Voir* le cas n° 110, classe II.	3
178	Mlle M. E. Walton	Hull.	2 do ..	30 00	H. et A. Allen...	Montréal.... .	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
179	Joseph Saindor...	Rivière-du-Loup	3 do ..	3 00	Jos. J. Tarte	Québec.....	.....	Ces lettres ont été volées dans le bureau de poste de Québec par un jeune homme nommé Healy qui fut reconnu coupable et condamné à cinq (5) ans dans la prison de réforme de Sherbrooke. Contenu recouvré.	8
180	Jean Pouliot.....	Sainte-Julie de Somerset.	3 do ..	3 00	do	do			

181	R. A. McCready	Toronto	3 do	2 75	John ou P. Bain	Elora	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.		
182	Jennie Kemp	Hepworth	3 do	30 00	R. B. Clement	Walkerton	do	do	do	1
183	Mme E. Merkel	Montréal	5 do	3 00	Richard Street	Trois-Rivières	do	do	do	
184	Mme J. W. Domville.	Saint-Jean	5 do	7 00	Oland et Fils	Saint-Jean	do	do	do	
185	J. R. McNath	Chutes-Niagara, Sud	8 do	10 00	Dorries et Cie	Buffalo, N.Y.	do	*Voir* le cas n° 110, classe II		3
186	Jean Noël	Montréal	8 do	2 00	Mme J. Noël	Trois-Rivières	do	Aucune trace, faute de chargement.		
187	R. J. Adams	Winnipeg	8 do	20 00	Mme S. Adams	Peterboro'	do	do	do	1
188	Mme Downing	Woodstock	8 do	5 00	Albert Downing	Toronto	do	do	do	
189	Mme B. Embree	Oxford, N.-E.	9 do	10 00	Mme Jane Keith	Baie Wallace	do	*Voir* le cas n° 79, classe II		3
190	Herman Bollert	Drumbo	9 do	15 00	E. R. Bollert	Guelph	do	Aucune trace, faute de chargement.		
191	W. B. Howard	Chatham	9 do	20 00	A. deW. Howard	Saint-Jean	do	do	do	
192	James Odbert	Saint-Thomas	Vers le 10 oct.	20 00	Geo. Odbert	Toronto	do	do	do	1
193	B. Moore	Vancouver, sur paquebot.	10 oct.	10 00	Mme B. Moore	Victoria	do	do	do	
194	L. LeMoisne	Saltcoats	11 do	1 00	J. C. Gordon	Winnipeg	do	do	do	
195	G. Couture	Montréal	12 do	10 00	J. B. Couture	Saint-Nicolas	do	do	do	
196	Mlle Elise Gravelle	Aylmer	12 do	8 00	F. Desjardins et Frères.	Hull	do	do	do	
197	Speck et Baxter	Chutes-Niagara, Sud.	13 do	11 56	Walter Woods et Cie.	Hamilton	do	*Voir* le cas n° 110, classe II		3
198	G. R. Joseph	Montréal	14 do	15 00	W. et L. Samuel Benjamin et Cie	Toronto	do	Aucune trace, faute de chargement.		1
199	Haskin et Ogden	Toronto	14 do	5 00	Shérif, comté de Simcoe.	Barrie	do	do	do	
200	L. P. Dallaire	Louiseville	15 do	9 55	E. Mercier	Trois-Rivières	do	La preuve dans ce cas porta à la conclusion que cette lettre fut volée dans le bureau de poste des Trois-Rivières. Contenu remboursé par le direct. de poste.		3
201	T. A. Crosby	Grande Mère	15 do	5 00	M. Boyd	Montréal	do	Aucune trace faute de chargement.		1
202	Mme W. Hickson	Chutes-Niagara, Sud.	16 do	2 00	Rév. W. Briggs	Toronto	do	*Voir* le cas n° 110, classe II		3
203	E. A. Raymore	London	16 do	12 00	Mlle Raymore	do	do	Aucune trace, faute de chargement.		
204	Mme E. D. Beath	Columbus	17 do	5 00	George Thompson	Pontypool	do	do	do	
205	Mme V. Leclaire	Montréal	18 do	1 00	Rév. Père Lauzon	Hull	do	do	do	1
206	Walter Bale	Hamilton	20 do	1 50	"True Witness."	Montréal	do	do	do	
207	J. A. Lang	Dominion-City	22 do	10 00	Jno. A. S. Lang	Winnipeg	do	do	do	
208	Mme A. Cochrane	Sherbrooke	22 do	5 00	Hugh McKay	Toronto	do	do	do	
209	Thos. Cooper	Brandon	24 do	1 75	'Fireside Weekly'	do	do	do	do	

II. Lettres non chargées—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1891.	$ cts.					
210	Rév. J. T. Gravel..	Vincennes.....	26 oct...	15 00	P. Panneton....	Trois-Rivières ..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	La preuve dans ce cas porta à la conclusion que cette lettre fut volée dans le bureau de poste des Trois-Rivières. Contenu remboursé par le direct. de poste.	3
211	W. J. Torrence ...	Cook's-Mills . .	26 do ..	30 00	Joseph Torrence..	Désert.....	do ..	Lettre déposée pour être chargée, mais le direct. de poste de Cooks' Mills ayant omis le chargement, en a remboursé le contenu.	3
212	John Roue.....	Horton-Landing	26 do ..	2 00	Mlle E. Penaligan	Halifax.....	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
213	Jessie Marshall....	Toronto	27 do ..	1 18	Mme John Marshall.	Living Springs..	do ..	do do ..	
214	Rév. P. S. Owens..	Ayton.....	28 do ..	$2.00 et M. P. 20 00	Hudon, Hebert et Cie.	Montréal . . .	On a déclaré l'avoir reçue sans les $2 qu'elle était censée contenir.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
215	Mme H. Green....	Montréal.....	28 do .	6 00	H. E. Green.....	Farnham-Ouest.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue	Aucune trace, faute de chargement.	
216	M. Graham.	Pont International, wagon-p. C. F.G.-T.	28 do ..	1 25	Amy Graham	Toronto	do	do do	
217	H. W. Wright et Cie	Québec.....	29 do .	4 00	The "Gazette" Printing Co....	Montréal	do	do do	
218	Mlle A. Lynch. ..	Montréal.....	29 do ..	5 00	A. J. Ackhurst ..	Toronto	do	do do	
219	M. Aldbright.....	Merritton....	30 do ..	5 00	Martin Burritt et Cie	do	do	do do	1
220	Robert Gordon....	Tweed	30 do ..	24 00	W. H. Gordon...	Belleville.....	do	do do	
221	R. W. Farby	Hull.....	31 do ..	5 00	Henry Bourcier..	Montreal.....	do	do do	
222	L'abbé Bigaouette.	Montréal..... ...	31 do ..	7 00	Delle E. Bigaouette	Saint-Sauveur de Québec. . . .	do	do do	
223	H. McClive.....	Chutes-Niagara, Sud..	— nov...	10 00	H. P. Howland..	Thorold	do	*Voir* le cas n° 110, classe II.	3

224	L. C. Lemay.....	Montréal . . .	— do ..	5 00	Dame Vve Isaac Nolet	Québec	do	Aucune trace faute de chargement...		1
225	J. B. Moore	Station de la Riv. Mi-chemin.	2 do .	1 00	Mme C. Fountain	Upper Middleboro'.....	do			
226	Mme R. D. Peers..	Mines Spring Hill	2 do ..	5 00	A. M. Peers.....	Baie Wallace, N.-E.	do	*Voir* le cas nº 79, classe II.....		3
227	W. Park..	Hawkesbury....	3 do .	1 75	H. Morgan et Cie.	Montréal....	do	Aucune trace, faute de chargement.		
228	M. F. Mooney....	Chatham, N.-B..	3 do ..	10 00	Mme M. F. Mooney	Carleton, N.-B..	do	do	do	
229	Daniel McLean ...	Charlottetown ..	4 do ..	40 00	Mme Daniel McLean	Southport ou Mount Herbert	do	do	do ...	
230	J. B. Graham. ...	North-Bay.. ...	4 do ..	10 00	Mme J. B. Graham	Toronto	do	do	do	
231	H. D. Henderson .	Whitechurch....	4 ou 5 nov.	7 66	Thos. Lawless ...	do	do	do	do	
232	E. A. Brunet.....	Mile-End.....	6 nov. ..	10 00	Mme E. A. Brunet	Sainte-Lucie de Doncaster ...	do	do	do	
233	J. Clarke.....	St-Jean-Baptiste de Montréal .	6 do ..	12 00	Mme A. Clarke..	Toronto	do	do	do ...	
234	Sophie Guernsey..	Peterboro'.	6 do ..	1 00	Mme F. W. Guernsey.....	Pointe Edouard.	do	do	do	
235	Arthur Pepler ...	Yorkville.....	6 do ..	2 60	J. H. Pepler.....	Orillia	do	do	do ...	
236	M. F. Mooney....	Chatham, N.-B..	6 do ..	0 20	Mme M. F. Mooney	Carleton, N.-B..	do	do	do	
237	G. Chauret.....	Montréal..	7 do ..	3 00	Mme. E. Chauret.	Rivière Gagnon.	do	do	do .. .	1
238	O. P. St. John....	Vancouver.....	7 do ..	10 00	Prof. F. D. Sieward	New - Westminster	do	do	do	
239	N. Dufresne	St-Liboire.....	8 do ..	9 00	R. G. Latimer...	Montréal	do	do	do ...	
240	M. E. O'Brien....	Frédéricton.....	8 do ..	3 50	Mlle M. McMillan	Saint-Jean.....	do	do	do	
241	H. Freeman	Brigden	9 do ..	1 20	Sec. de l'associat. des comm. voy.	London.....	do	do	do	
242	H. Freeman	do	9 do .	2 50	Cie d'assur. Cosmopolitaine....	Toronto	do	do	do	
243	O. H. Luke.	Oshawa.... ...	9 do ..	2 00	Mme S. Bruce...	do	do	do	do	
244	Geo. Stewart.....	Joly	9 do ..	1 00	Kennedy et Cie..	Winnipeg..	do	do	do ...	
245	W. H. Bell.....	Toronto	11 do ..	5 00	Mme W. H. Bell.	Kingston..... ..	do	do	do .. .	
246	F. X. Derouin....	St-Narcisse.....	12 do ..	25 75	Ed. Norbert.. ..	Champlain.....	do	La preuve dans ce cas porte à la conclusion que cette lettre avait été volée dans le bureau de poste des Trois-Rivières. Contenu remboursé par le direct. de poste.		3
247	J. T. W. Findlay..	Toronto.....	12 do ..	1 00	Charles Wilson ..	Toronto	do	Aucune trace, faute de chargement.		1

II. LETTRES NON CHARGÉES.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1892, de spoliation ou de pertes de lettres contenant des valeurs, en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1891.	$ cts.					
248	J. B. Rondeau..	Wcedon-Centre..	14 nov. ..	1 00	Belleau et Cie...	Québec.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	On croit que cette lettre a été volée dans le bureau de poste de Québec par un jeune homme nommé Edmond Rouillard, qui fut subséquemment arrêté sous accusation d'avoir volé trois lettres contenant de l'argent et fut condamné à cinq ans de pénitencier. *Voir* les cas nos 352, 353 et 354, classe II	4
249	G. Chauret.....	Montréal.....	14 do .	1 50	Mme E. Chauret.	Rivière Gagnon.	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
250	Samuel Mahaffy..	Rosedale.....	Vers le 15 nov.	7 00	David Cherry....	Janetville.	do ..	do do ..	
251	G. A. Tolton....	Galt.....	18 nov. ..	1 00	E. K. Dodds.....	Toronto	do ..	do do ..	
252	H. L. Hutt.. ...	Chutes-Niagara, Sud.	19 do ..	1 25	W. Briggs.	do	do ..	*Voir* le cas no 110, classe II.	3
253	R. W. Trist.....	Copper Cliff....	19 do .	20 00	MM. Rowat et Henry.	Sudbury	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
254	R. G. Bradley ...	Montréal.....	20 do ..	3 00	MM. King, Frères	Lyster..	do ..	Cette lettre fut volée par J. B. Turner, un commis du bureau de poste de Québec qui fut arrêté, subit son procès pour cette offense et fut reconnu coupable et condamné à cinq ans de pénitencier.	3
255	Thos. Salter . . .	Wallace	21 do ..	8 00	J. T. Doersam....	Hurtzville.....	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
256	Thomson, Frères .	Calgary...	21 do ..	0 75	Art Metropole....	Toronto	do ..	do do ..	
257	James Size.....	Unionville	23 do ..	20 00	Mme W. Robinson	Woodstock.	do ..	do do ..	
258	Geo. Packer	Chutes-Niagara, Sud.	23 do ..	20 00	Chas. Stark et Cie.	Toronto	do ..	*Voir* le cas n° 110, classe II.	3
259	Mme R. J. McMath	do ..	23 do ..	5 75	Thos. Handcock .	do			
260	W. R. Mather....	Hoard's Station.	23 do ..	12 75	Dalton et Strange	Kingston.....	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
261	R. W. Tindel.....	Hamilton..... ..	24 do ..	10 80	Dominion Grange Mutual.	Owen-Sound ..	do ..	do do ..	

262	G. F. Woolnough	Chutes-Niagara, Sud.	24 do ..	12 35	Archdale, Wilson et Cie	Hamilton ..	do	..	*Voir* le cas n° 110, classe II.	3
263	J. S. Playfair.....	Toronto.....	25 do ..	6 00	Mme Campbell...	Côte St-Antoine.	do	..	Aucune trace, faute de chargement.	1
264	Fabien Marin. ...	Grosses-Roches..	26 do ..	95 00	G. Demers.....	Québec.....	do	.	do do ..	
265	Jules Levesque ..	St-Basile, N.B..	26 do ..	4 00	Belleau et Cie.. .	Québec.....	do	..	On croit qu'elle a été volée dans le bureau de poste de Québec par un jeune homme nommé Edmond Rouillard, qui fut subséquemment arrêté sous accusation d'avoir volé trois lettres contenant de l'argent et fut condamné à cinq (5) ans de pénitencier. *Voir* les cas nos 352, 353 et 354, classe II.	4
266	S. Philips...	Hagersville.....	26 do ..	8 00	Mme S. Philips..	Toronto	do	..	*Voir* les cas nos 405 et 496, classe II.	3
267	W. M. Tait.	Halifax.....	28 do ..	4 00	B. F. Prescott...	Enfield.....	do	..	Aucune trace faute de chargement.	1
268	W. H. Crilly	LeBreton Flats..	28 do ..	1 00	S. E. Lefebvre...	Montréal.....	do	..	do do ..	
269	Mlle Emily Crilly.	do ..	28 do ..	1 00	do ..	do	do	..	do do ..	
270	W. J. Kipp.....	Ottawa.....	28 do ..	2 00	do ..	do	do	..	do do ..	
271	G. E. Miller	Port-Rowan	28 do .	15 00	Banque de Commerce du Canada	Simcoe.....	do	..	do do ..	
272	Eli Kuping.....	Austin, Man.. .	29 do ..	15 00	Bell, Frères. ...	Winnipeg.....	do	..	do do .	
273	do	do	29 do ..	10 00	do	do	do	..	do do ..	
274	Mme J. Ward ...	Petrolea	1er déc. ..	4 00	M. Jury.....	Kerrwood . .	do	..	do do ..	
275	Mlle Sophie Guernsey.	Peterboro'.....	1er do ..	1 00	Mme F. W. Guernsey.	Pointe-Edouard.	do	..	do do ..	
276	J. H. Garner.....	Chutes-Niagara, Sud.	1er do ..	0 42	W. S. Taylor	Montréal.....	do	..	*Voir* le cas n° 110, classe II.....	3
277	F. G. Karstedt ...	Flesherton.....	1er do ..	12 70	J. W. Patterson et Frères.	Toronto	do	..	Aucune trace, faute de chargement.	1
278	Jos. Montgomery.	Newmarket ...	2 do .	15 00	W. H. Montgomery.	do	do	..	do do ..	
279	F. A. Hatt.	Chutes-Niagara, Sud.	3 do ..	5 00	Jennie Hatt.....	Ste-Catherine...	do	..	*Voir* le cas n° 110, classe II	3
280	A. R. Sherk	Victoria...	4 do ..	14 00	R. Hills..... ..	Hamilton.....	do	..	Aucune trace, faute de chargement.	1
281	Benning et Barsalou.	Montréal.... ..	4 do ..	10 00	Belleau et Cie....	Québec.....	do	..	On croit qu'elle a été volée dans le bureau de poste de Québec par un jeune homme nommé Edmond Rouillard, qui fut subséquemment arrêté sous accusation d'avoir volé trois lettres contenant de l'argent et fut condamné à cinq (5) ans de pénitencier. *Voir* les cas nos 352, 353 et 354, classe II.	4
282	Dr J. McGarry....	Chutes-Niagara, Sud.	4 do ..	5 00	J. H. McGarry..	Toronto	do	..	*Voir* le cas n° 110, classe II.	3
283	James Findle.....	Peterborough ...	5 do ..	4 00	W. P. Page. ...	do	do	..	Aucune trace, faute de chargement.	1

II. Lettres non chargées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de la perte ou spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1891.	$ cts.					
284	Théodule Fortin..	Rivière-du-Loup	5 déc	0 75	Belleau et Cie.. .	Québec.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	On croit qu'elle a été volée dans le bureau de poste de Québec par un jeune homme nommé Edouard Rouillard, qui fut subséquemment arrêté sous accusation d'avoir volé trois lettres contenant de l'argent et fut condamné à cinq (5) ans de pénitencier. *Voir* les cas n°s 352, 353 et 354, classe II.	4
285	W. W. Hanes. ...	Wales.....	5 do ..	3 27	Henry Skinner et Cie.	Kingston.....	do ..	Aucune trace, faute de chargement	1
286	W. W. Little.....	Kingston.....	6 do ..	3 00	Mme W. W. Little	Tamworth.....	do ..	do do ..	
287	D. Peterson.....	Gare McGregor.	7 do ..	16 40	J. H. Dobson.. .	Winnipeg... ..	do ..	do do ..	
288	M. Myler et Fils—	Québec.....	7 do ..	8 08	C. W. Taylor et Cie.	Toronto	do ..	do do ..	
289	Cap. F. Pilon....	Sainte-Anne de Bellevue.	7 do ..	1 00	Belleau et Cie....	Québec...	do ..	On croit qu'elle a été volée dans le bureau de poste de Québec par un jeune homme nommé Edmond Rouillard, qui fut subséquemment arrêté sous accusation d'avoir volé trois lettres contenant de l'argent et fut condamné à cinq (5) ans de pénitencier. *Voir* les cas n°s 352, 353 et 351, classe II.	4
290	A. Ellis	Dépôt Snyder...	9 do ..	100 00	B. Clarke	Cloyne	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
291	Mme H. Pew.. ..	Chutes-Niagara, Sud.	9 do ..	4 00	W. H. Billing ...	Toronto	do ..	*Voir* le cas n° 110, classe II.	3
292	E. Dowley	Rathwell.....	10 do ..	6 00	R. W. Stark.....	Winnipeg.....	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1

293	F. X. Roy	Saint-George de Windsor.	do	10	1 00	Belleau et Cie	Québec	do	On croit qu'elle a été volée dans le bur. de p. de Québec par un jeune homme nom. Edouard Rouillard, qui fut subséquem. arrêté sous accusation d'avoir volé trois lettres contenant de l'argent et fut condamné à cinq (5) ans de pénitencier.	4
294	Wm. Handly	Victoria	14	do	20 00	Mme W. Handley	Hamilton	do	Aucune trace, faute de chargement.	
295	W. Copping	Chatham	14	do	5 00	Mlle M. Smith	Frédéricton	do	do do	
296	H. J. Heritage	Victoria	15	do	5 00	Mlle B. Brown	Guelph	do	do do	1
297	H. Dixon	Chatham	15	do	5 00	Mlle G. A. Dixon	Frédéricton	do	do do	
298	Harquail	Dalhousie	15	do	10 00	Mlle E. Harquail	do	do	do do	
299	F. J. Wiegardt	Upper Thorne Centre.	15	do	2 30	Chas. Stark et Cie	Toronto	do	do do	
300	Mme H. Brown	Chutes-Niagara, Sud.	15	do	1 00	Lillie Brown	Ste-Catherine	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	*Voir* le cas n° 110, classe II	3
301	John Marlow	Toronto	16	do	5 00	Mme Jno. Marlow	Montréal.	do	Aucune trace, faute de chargement.	
302	Mme Perry	Napanee	17	do	2 00	R. J. McDowall	Kingston	do	do do	1
303	J. C. Mitchell	Enniskillen	17	do	7 50	C. Cluthe	Toronto	do	do do	
304	J. Buchanan	Winnipeg	18	do	11 00	Mme Jas Buchanan, jeune.	Beachburg	do	do do	
305	Margaret Robinson	Parry-Harbour	19	do	2 30	James Rhind	Toronto	do	*Voir* les cas n° 495 et 496, classe II.	3
306	F. W. Brooke	Oshawa	22	do	5 00	Mme Geo. Brooke	Barrie	do	Aucune trace, faute de chargement.	1
307	Mme Watson	Winnipeg	22	do	25 00	Mme B. Hunter	Fergus	On a déclaré qu'elle avait été reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
308	W. W. Barton	Smith's-Falls	22	do	11 68	Fenwick, Hendry et Cie.	Kingston	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
309	C. Judge	Québec	23	do	10 00	Archidiacre H. Roe.	Lennoxville	do	do do	
310	Andrew Leslie	Dromore	24	do	40 00	A. J. Leslie	Mount-Forest	do	do do	
311	Mme Harper	London	24	do	8 00	Mme Lightbound.	Toronto	do	do do	
312	Daniel Swanson	Thedford	24	do	2 25	Bur. du "Mail"	do	do	do do	1
313	S. J. Dawson	Toronto (C.C.P. wagon-poste)	27	do	5 00	Mlle A. M. Dawson.	Jockvale	do	do do	
314	R. Rowntree	Clifford	28	do	4 00	A. J. White et Cie	Montréal	do	do do	
315	Geo. Sanderson	Winfield	28	do	75 00	Waterloo Ass. Co.	Waterloo	do	do do	
316	A. B. Hearn	Brandon	28	do	2 00	"Free Press"	Winnipeg	do	do do	
317	John Holloway	London	28	do	2 00	Jas. Jennings	Toronto	do	do do	
318	T. A. North	Austin	29	do	2 00	"Free Press"	Winnipeg	On a déclaré qu'elle avait été reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
319	Andrews, Frères	Springfield	29	do	2 00	do	do	do	do do	

II. LETTRES NON CHARGÉES.—LISTE de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1891.	$ cts.					
320	C. Hanmer. . .	Newmarket.....	29 déc. ..	12 00	L. E. Hanmer....	Toronto	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
321	Jas. E. Gauvreau..	Rimouski. . ..	30 do ..	1 50	Belleau et Cie....	Québec.....,...	do ..	On croit qu'elle a été volée dans le bureau de poste de Québec par un jeune homme nommé Edouard Rouillard, qui fut subséq. arrêté sous accusation d'avoir volé trois lettres conten. de l'arg. et fut condamné à cinq (5) ans de pénit. *Voir* les cas 352, 353 et 354, classe II.	4
322	Adéline Maheux...	Saint-Sauveur...	30 do ..	18 00	A. et S. Nordheimer.	Montréal.	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
323	S. J. Dawson.....	Toronto (C.C.P. wagon-poste)..	30 do ..	2 00	Mlle A. M. Dawson.	Jockvale.... . .	do ..	do do ..	
324	Joséphine Poitras.	Québec	30 do ..	18 00	A. et S. Nordheimer.	Montréal..	do ..	do do ..	
325	Mlle Rosalie Gagnon.	Faub. St-Jean ..	31 do ..	2 00	Olivier Gagnon ..	Ross Mills.... .	do ..	do do ..	
326	Fred Hart	Montréal.	31 do ..	2 00	Alice Gansby.....	Toronto	do ..	do do :	
			1892.						
327	Directeur de poste.	Stat. de Weedon	1er janv ..	1 00	Belleau et Cie...	Québec.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	On croit qu'elle a été volée dans le bureau de poste de Québec par un jeune homme nommé Edouard Rouillard, qui fut subséq. arrêté sous accusation d'avoir volé trois lettres conten. de l'arg. et fut condamné à cinq (5) ans de pénit. *Voir* les cas 352, 353 et 354, classe II.	4
328	Dr Thos. J. Bourke.	Richibouctou ...	1er do .	1 00	do	do			
329	Mme Bowers... ..	Charlottetown, I.P.-E.	1er do ..	5 00	Mlle B. Small...	Montréal.... ..	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
330	F. E. Savage	Dunham.....	2 do ..	18 00	Chase et Sanborn.	do	do ..	do do ..	7
331	T. C. Everitt	Saint-Jean.. .	3 do ..	2 00	Mme T.C. Everitt	Moncton	On a déclaré qu'elle avait été reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	

332	J. W. Johnson	Fordwich	4	do	5 00	S. V. Johnson	Toronto	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.			
333	A. J. Rice	St-Jean, station	4	do	20 00	D. A. Corkham	Mount-Denison	do	do	do		
334	Dr A. H. McKinnon.	Hillsburgh	5	do	13 50	F. G. Worts	Toronto	do	do	do		
335	J. Begg	Finch-Sud	6	do	5 60	Cie d'imp. du *Globe*	do	do	do	do		
336	W. Bailey	Ottawa	6	do	1 50	Mme Snider	do	do	do	do		
337	J. J. Anderson	Chatham	6	do	5 00	Peter Anderson	London	do	do	do		
338	J. Armbrust	Clifford	6	do	2 65	M. Penton	Toronto	do	do	do		
339	J. Hoffman	Vancouver	6	do	25 00	J. Murrell	Victoria	do	do	do		
340	A. M. C. Bergevin	Montréal	7	do	2 00	N. Tetreau	Hull	do	do	do	1	
341	Brown et Beattie	Campbellville	7	do	5 85	R. Parker et Cie	Toronto	do	do	do		
342	E. Wilmot	Ottawa	7	do	2 00	G. R. Roberts	do	do	do	do		
343	Wm. Boegel	St. Clements	8	do	1 75	"Canadian Agriculturist"	Peterboro'	do	do	do		
344	H. A. Stewart	Griswold, wagon-poste.	11	do	10 00	Home Knowledge Association.	Toronto	do	do	do		
345	Mlle Murphy	Wingham	11	do	2 43	Mme T. Murphy	London	do	do	do		
346	Jas. Twitchell	Clinton	11	do	2 35	Canadian Oiled Clothing Co.	Port-Hope	do	do	do		
347	Frank Porter	Toronto	11	do	6 00	J. H. Clapp	Havelock	do	do	do		
348	F. H. Hatt	Chutes-Niagara, Sud.	12	do	1 00	"The Delineator"	Toronto	do	*Voir* le cas n° 110, classe II		3	
349	Mme H. Brown	do	12	do	1 00	do	do	do				
350	Geo. Davidson	Harriston	13	do	18 00	Wm. Davidson	do	do	Aucune trace, faute de chargement.		1	
351	John Cunningham.	Pembroke	14	do	2 00	Teresa Cunningham.	London	do				
352	Damace Bernier	Cap-St-Ignace	14	do	3 00	MM. Belleau et Cie.	Québec	do	Ces 3 lettres, qui étaient des pièges, ont été volées d. une boîte aux let. dans le bur. de poste de Québec, par une jeune garçon nommé Edmond Rouillard, qui fut arrêté p. cette offense, reconnu coup. et condamné à 5 ans de pénit. Contenu recouv.		8	
353	R. Doucet	Inverness, Qué	14	do	3 50							
354	Jos. Fortin	Cap-St-Ignace	14	do	2 50							
355	Jas. H. McDonell.	Mandamin	15	do	3 00	Mme A. McDonell	Chatham	do	Aucune trace, faute de chargement.			
356	L. Decoteau	Trois-Rivières	15	do	6 00	Mme L. Decoteau	Montréal	do	do	do		
357	J. Fraser	Lefroy	16	do	5 00	F. S. Taggart et Cie	Toronto	do	do	do		
358	J. W. Perkins	Windermere, stat. du C.C.P.	17	do	4 00	Mme J. W. Perkins	Rivière-du-Sud	do	do	do		
359	Mme Francis Rocque.	Ottawa	19	do	2 00	Mlle Isabelle Rocque.	Aylmer	do	do	do	1	
360	N. Aubin	do	22	do	4 00	C. Mantha	Montréal	do	do	do		
361	J. M. Gibbon	Collina	22	do	3 00	Rév. J. H. Saunders.	Saint-Jean	do	do	do		
362	J. W. Maclean	Kingston	23	do	2 00	John Imrie et Cie	Toronto	do	do	do		
363	J. W. Jones	Hawkesbury	25	do	2 00	Mme J. W. Jones.	do	do	do	do		
364	J. W. Mitchell	Lifford	25	do	7 75	Cie Crédit-Foncier.	do	do	do	do		

II. Lettres non chargées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1892.	$ cts.					
365	D. Stewart.....	Rosenfeld, wagon-poste.	25 janv..	20 00	H. Crowe et Cie..	Winnipeg.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
366	Jas. Blair.....	Toronto	27 do .	1 00	Mme Bartlett....	Toronto	do ..	*Voir* les cas nos 495 et 496, classe II.	3
367	Mlle Maria Lambert.	Perth.	27 do ..	5 00	Mlle Susie Lambert.	Brockville.....	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	
368	Janet McEvoy....	L'Orignal... ...	— do ..	1 00	Cie de publicat. du "Delineator.'	Toronto.....	do ..	do do ..	
369	Mary Day	Eau-Claire.....	28 do ..	10 00	Mlle Ruthven...	Clarksburg.....	do ..	do do ..	
370	Rév. W. Hall.....	Toronto	vers le 29 janv.	2 00	Bur. du "Globe."	Toronto.....	do ..	do do .	
371	Mme Filton.....	Orillia.....	30 janv...	5 00	Dr Filton.... ...	Simcoe.....	do ..	do do ..	
372	E. St. Jean.....	Montréal.. ...	31 do ..	4 00	Mme E. St. Jean.	Ste-Scholastique	do ..	do do ..	
373	Geo. Wallace.....	Burlington, I P E	— fév...	1 00	"Family Herald"	Montréal.....	do ..	do do ..	
374	A. E. G. Nye.....	Montréal..... ..	1er do ..	3 50	W. Swift	do	do ..	do do ..	
375	Louis Siegmann...	Neustadt	1er do .	6 00	Rittinger et Motz.	Berlin..	do ..	do do ..	
376	R. Bissonnette...	St-Roch de Québec.	2 do ..	5 00	A et S Nordheimer	Montréal..... ..	do ..	do do ..	1
377	Charles Irwin.....	Barrie	2 do ..	1 00	M. Pepplewell...	Toronto	do ..	do do ..	
379	Joseph Norman...	Ottawa.....	2 do ..	1 00	Mme J. Norman.	Hull.....	do ..	do do ..	
379	A. Martin.....	Hochelaga	4 do ..	6 00	Amable Martin .	Lefaivre	do ..	do do ..	
380	Jas. Neilson.....	Station de Proton	4 do ..	12 78	W. J. Bellamy...	Flesherton	do ..	do do ..	
381	Mme Gingras.....	Belleville.....	5 ou 6 fév.	2 00	Mme Oxley.....	Toronto	do ..	do do ..	
382	Cie G. et J. Brown	do station du C.F. G.-T.	5 fév....	10 00	W. W. Lee.....	do	do ..	do do ..	
383	H. M. Snider.....	Shannonvile ...	5 do	1 34	Mme J. T. Gammon.	Deseronto	do ..	do do ..	
384	Arch. McMurchy..	Owen-Sound....	5 do	6 00	Mlle Agnes McMurchy.	Wolseley	do ..	do do ..	
385	Bernard Gosney...	Hamilton	6 do	1 25	Mme Geo. Wilson	Toronto	do ..	do do ..	
386	F. G. Fauquier ...	Creek de l'Erable	8 do	20 00	Joseph Renaud..	St-Henri de Montréal.	do ..	*Voir* le cas no 97, classe I.	3
387	Eliz. Whitelock...	Walkerton	8 do	2 00	Mme J. Whitelock	Exeter	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1

388	Robert Martin	Owen-Sound	8	do	7	33	Home Knowledge Association.	Toronto	do	do	do		
389	Jas. Leaman	Toronto	9	fév.	2	00	Mlle A. Mortimer	do	do	do	do		
390	W. A. Brush	Waverly	9	do	1	00	Cie de publication du "Standard"	do	do	do	do	1	
391	Wm. Gunn	Montréal	11	do	3	00	A. J. Cameron	South-Finch	do	do	do		
392	J. A. Minor	Belleville	11	do	2	00	Mme J. W. Minor	Toronto	do	*Voir* les cas nos 495 et 496, classe II.		3	
393	C. W. Allen	Toronto	13	do	2	25	Cie manufacturière de Simplex.	Montréal	do	Aucune trace, faute de chargement.			
394	Bentley et Brownell	do	13	do	5	00	J. C. Walkenshaw	Brantford	do	do	do		
395	O. Robillard	Ottawa	13	do	1	00	James Smart	Brockville	do	do	do		
396	Mme R. V. Johnson	do	14	do	5	00	R. V. Johnson	Ottawa	do	do	do		
397	C. E. Bennett	Almonte	14	do	7	00	Mme C. E. Bennett	Lansdowne	do	do	do		
398	Mlle Janet Lafferty	Calgary	14	do	10	00	Mme Jas. Lafferty	Perth	do	do	do		
399	Mme Laven	Toronto	15	do	1	00	Jennie Perry	Hull	do	do	do		
400	D. W. Cameron	Québec	15	do	1	00	Cie de publication du "Delineator"	Toronto	do	do	do	1	
401	W. H. Hebert	Trois-Rivières	15	do	2	00	Mme T. Constantin.	St-Henri de Montréal.	do	do	do		
402	Harry P. Keeler	Toronto	18 ou 19	do.	3	00	Geo. Bowman	London	do	do	do		
403	Gilles et Bowman	Berlin	19	do	3	42	Crompton Corset Co.	Toronto	do	do	do		
404	Dr Latimer	Montréal	23	do	25	00	F. Hollingsworth.	Brome-Ouest	do	do	do		
405	R. P. Gilbert	Elkorn	23	do	20	00	Maud S. Gilbert	Stirling	do	do	do		
406	Mme A. McNeill	Napanee	23	do	2	00	W. H. Davern	Belleville	do	do	do		
407	T. R. Boyer	Florenceville-Est	23	do	5	00	Thos. L. Bourke	Saint-Jean	do	do	do		
408	Helena McDonald.	Lindsay	25	do	2	00	Mme W H. Loucks	Toronto	do	*Voir* les cas nos 495 et 496, classe II.		3	
409	Mark Priddle	Toronto	25	do	5	00	Mme Priddle	Hawkstone	do	Aucune trace, faute de chargement.			
410	Jos. Lauzé	Bécancour	25	do	5	50	Banque de Québec	Trois-Rivières	do	do	do		
411	Tourville et Cie.	St'n. de Louisville	25	do	3	00	N. Rivard	do	do	do	do		
412	M. Wark	Montréal	26	do	12	00	Wm. Wark	Moul. de Windsor	do	do	do		
413	C. M. Lowery	Stirling	26	do	5	00	Mme C. M. Lowery	Peterboro'	do	do	do		
414	Jos. Ruse	Toronto	28	do	5	00	Jos. Lee	Brantford	do	do	do	1	
415	S. J. Dawson	Ottawa	29	do	5	00	Mlle A. M. Dawson.	Jockvale	do	do	do		
416	J. L. Belleau	Pte aux Tremb.	29	do	4	00	Geo. La Rue	Québec	do	do	do		
417	Geo. Whelpton	Chutes de Burk.	1er	mars	2	60	Cie de p. Standard	Toronto	do	do	do		
418	J. McCready	London	1	do	3	00	N. Circé	Montréal	do	do	do		
419	Rév. T. S. Johnson	Brantford	2	do	5	50	Cie de P. Standard	Toronto	do	do	do		
420	M. A. Robinson	Emsdale	2	do	5	00	Lilly Robinson	Sprucedale	do	do	do		
421	Margaret B. Rutherford.	Montréal	2	do	1	00	Cie de Publication du "Delineator"	Toronto	On a déclaré qu'elle avait été reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.		7	
422	D. Poisson	Rivière Gentilly.	3	do	2	50	H. N. Boire	Trois-Rivières	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.			
423	Maurice Cairns	Montréal	3	do	10	00	Mme M. Cairns	Kingston	do	do	do	1	
424	Mme E. Starrs	Leamington	3	do	2	40	Rév. Wm. Briggs	Toronto	do	do	do		
425	Mme Jamieson	Station Thornton	4	do	6	00	Mme J. Powley	Kingston	do	do	do		

II. LETTRES NON CHARGÉES—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminée le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre.		Déclaration de la perte ou spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1892.	$ cts.					
426	W. Cameron	Oilsprings	5 mars ..	81 85	Sterling, Frères..	London..... ..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Mise à la poste pour être chargée, mais le directeur de poste d'Oilsprings ayant omis d'en faire le chargement, en a remb. le contenu.	3
427	T. A. Watson... .	Creemore.....	5 do ..	4 00	Waterbury Watch Co.	Toronto	On a déclaré n'avoir reçu que $3.00.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
428	A. C. Fraser	Stat. de Duncan	6 do ..	25 00	Mlle A. Conlin ..	Victoria..... ..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
429	Rév. Geo. Sexton..	Sainte-Catherine	6 do ..	2 00	Mlle Turney.....	Sainte-Catherine	do ..	do do ..	
430	J. B. Beaudoin ...	Champlain.	7 do ..	10 00	P. E. Panneton...	Trois-Rivières ..	do ..	do do ..	
431	Helena McDonald.	Lindsay.....	7 do ..	5 00	Mm. W. H. Loucks	Toronto.....	do ..	*Voir* les cas nos 495 et 496, classe II.	3
432	Mme G. Loude...	Toronto	7 do ..	1 00	"Ladies Home Magazine."	Peterboro'	do ..	Aucune trace, faite de chargement.	1
433	Mme J. Hanrahan	Saint-Jean.	7 do ..	2 50	J. Hanrahan.....	Québec.	do ..	do do ..	
434	T. Racine.....	Trois-Rivières ..	8 do ..	8 00	J. B. Rolland et Fils.	Montréal.....	do ..	do do ..	
435	J. H. Jackson	Severn-Bridge ..	8 do ..	15 00	W. A. Hart.	Toronto.....	do ..	do do ..	
436	Sam. Taber... ..	Calgary	8 do ..	3 00	S. E. Lefebvre...	Montréal... ...	do ..	do do ..	
437	J. O'Hara	Ormstown.....	10 do ..	1 00	"Witness"	do	do ..	do do ..	
438	J. B. Spurr.....	Creemore.....	10 do ..	7 00	J. Slatter..	Toronto.....	do ..	do do ..	
439	Geo. Jones.....	Toronto...	12 do ..	10 00	Geo. Fawcett....	do	do ..	do do ..	
440	Edw. Phœnix.....	Greenbank.....	vers le 15 mars ...	2 41	Le "Globe".....	do	do ..	do do ..	
441	J. B. Beaulieu ...	Grand' Mère. ..	16 mars ..	3 00	Mme J B. Beaulieu	Trois-Rivières ..	do ..	do do ..	
442	A. C. Hare.	Fort-McLeod...	16 do ..	12 00	Jos. Monty... .	Fort-McLeod. ..	do ..	On croit qu'elle a été volée dans le bureau de poste de Fort-McLeod. Contenu remboursé par le directeur de poste.	3
443	Rév. J. Chalmers..	Owen-Sound....	17 do ..	11 00	John Chalmers...	Toronto	do ..	*Voir* le cas nos 495 et 496, classe II.	3

444	Eliza Picket	Port-Credit	17ou18do	5 00	Abner Picket	Nassagaweya	do	Aucune trace, faute de chargement.	1
445	Chas. R. Black	Montréal	18 do	2 00	Rév. W. H. Warriner.	Montréal	do	do do	
446	S. E. Marshall	Belleville	19 do	5 00	May Marshall	Ste-Catherine	do	Cette lettre et d'autres ont été volées par un malhonnête préposé des bagages à l'emploi du ch. de fer du Grand-Tronc, à Ste-Catherine, qui fut arrêté et renvoyé en suspendant sa sentence. Contenu recouvré. *Voir* le cas n° 517, classe II.	8
447	Mme A. Patterson.	Montréal	19 do	1 00	"Delineator" Pub Co.	Toronto	do	Aucune trace, faute de chargement.	1
448	Patterson, Leggat et Cie	Windsor	19 do	0 78	O. J. Phelps	Simcoe	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
449	R. Martin	Colborne	21 do	2 00	Mme R. Martin	Portsmouth	do	do do	
450	Juliet Hurst	Port-Hope	21 do	3 00	Julia Hurst	Lindsay	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
451	Robert Reith	Claremont	21 do	10 00	Peter Reith	Toronto	do	*Voir* les cas n°s 495 et 496, classe II.	3
452	Mlle E. C. Logan.	Toronto	22 do	2 00	Mme D. J. McCarthy.	Peterboro'	do	Aucune trace, faute de chargement.	
453	Jas. Coutts	Barrie	24 do	3 11	L. A. Welch	Strathroy	do	do do	
454	James Duncan	Winterbourne	Environ 25 mars.	2 00	C. O'Dea	Toronto	do	do do	1
455	Mme D. S. Booth.	Brockville	28 do	0 35	"Delineator" Pub Co.	do	do	do do	
456	M. B. Rutherford.	Côte St-Antoine	— do	1 00	do do	do	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
457	S. W. Lee	Oshawa	29 do	3 00	Mme S. W. Lee	Kingston	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
458	Mme McPherson	Halifax, N.-E.	29 do	5 00	Lulie McPherson.	Toronto	do	do do	1
459	H. Vannorman	Mono-Road	29 do	0 50	"Globe" Office	do	do	do do	
460	Mme M. Bayley	Chatsworth	30 do	2 00	Mme T. H. Maywood.	do	do	do do	
461	Alex. Anderson	Sarnia	31 do	5 00	J. et N. Anderson	do	do	do do	
462	D. B. Maclennan	Cornwall	1er avril	35 00	Mme H. Tinkess.	Manitowaning	On a déclaré n'avoir reçu que $30.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.	7
463	Mrs. J. Broddy, sr	Erin	1er do	2 12	R. Simpson	Toronto	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
464	T. Lakeman	Aspdin	Environ 1er avril	3 99	G. F. Davidson	do	do	do do	1
465	Mlle M. McKellar.	Mount-Brydges.	1er do	13 00	Robinson, Carse et Cie.	London	do	do do	

II. Lettres non chargées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale.	Classe dans la récapitulation.
			1892.	$ cts.					
466	Jas. H. Sharpe....	New-Westminster, C.-B.	1er avril..	1 00	"Family Herald & Weekly Star."	Montréal..	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
467	Mme Cleghorne...	London.....	2 do ..	8 00	A. M. Cleghorne.	Toronto	do ..	do do ..	
468	A. E. Elmer.....	Kingston.....	2 do ..	0 85	S. F. Jones	Belleville.. ..	do ..	do do ..	
469	F. D. Marr.	Ridgetown.....	4 do ..	10 00	Dell Marr	Toronto	do ..	do do ..	
470	J. F. Anderson . .	Chutes-Niagara, stat. de ch. de f.	4 do ..	0 50	Alex. Anderson..	Stratford	do ..	do do .	
471	Dr Robinson.....	Kingston.... ..	8 do ..	0 40	T. Workman. ...	Ottawa.	do ..	do do ..	
472	Wm. Owen. ...	St-Thomas.....	11 do ..	7 00	Mme Owens.	Toronto	do ..	do do ..	
473	C. Cummins.....	Ile Wolfe.....	11 do ..	30 00	Carter, Galbraith et Cie.	Montréal	do ..	do do ..	
474	R. A. Smith.....	Toronto	12 do ..	10 00	Mme R. A. Smith	Mayo-Kama Sta.	do ..	do do ..	1
475	John Keys.. ..	Kincardine	12 do ..	2 25	C. S. Botsford ...	Toronto	do .	do do .	
476	David Chambers..	Millbrook.. ..	13 do ..	1 00	Thos. Chambers..	Almonte.....	do ..	do do ..	
477	Mme J. Lawton...	St-Jean, N.-B..	13 do ..	60 00	Dr. Lockhart ...	Montréal	do ..	do do ..	
478	Daniel Collins ...	Belleville. . . .	14 do ..	10 00	Mlle E. Smith...	Toronto	do ..	do do ..	
479	E. H. Ridley	Ridgetown.....	14 do ..	5 00	Jas. A. Dixon ...	Thamesville ...	do ..	do do ..	
480	John Whitty	Vancouver.....	15 do ..	10 00	The T. Eaton Co.	Toronto	do ..	do do ..	
481	Geo Wallace . .	Burlington, I. P.-E.	18 do ..	1 00	The "Family Herald et W. Star"	Montréal... ...	do ..	do do ..	
482	Mme A. Patterson	Montréal. ...	— do ..	1 00	"Delineator" Pub. Co.	Toronto	do ..	do do ..	
483	Mme Fenton.....	Beeton	21 do ..	1 00	Addie Fenton....	do	do ..	*Voir* les cas nos 495 et 496, classe II.	3
484	W.S. Meddowcroft	Beachville.. . .	21 do ..	3 00	Robinson Corset Co.	London.....	do ..	Aucune trace, faute de chargement.	1
485	C. E. Wasson. ...	Criq. au Saumon	21 do ..	15 00	W. F. Harrison et Co.	St-Jean.....	do ..	do do ..	
486	....	Walkerton	26 do ..	5 00	Mme A. W. Watson.	Georgetown. ...	do ..	Délivrée à une fausse adresse dans le bur. de p. de Georgetown. Contenu remb. par le direct. de p. de ce bur.	3
487	R. J. M. Power...	Harrowby	26 do ..	12 00	E. Galbraith et Cie	Winnipeg.....	do .	Aucune trace, faute de chargement.	

488	Mme Doyle	Ignace (w. poste)	28	do	5 00	J. Haddock et Cie	do	do	do	do	
489	W. J. McKenzie	Stewiacke, en bas, N.-E.	29	do	7 00	Funk et Wagnells	Toronto	do	do	do	
490	A. Boissonnault	Québec	2	mai	10 00	AetS. Nordheimer	Montréal	do	do	do	
491	Mme Lougheed	Deer Park	2	do	10 00	Wm. H. Lougheed	Heathcote	do	do	do	1
492	A. Sharp	London	3	do	6 25	E. A. Jouffret et Co.	Toronto	do	do	do	
493	Jacob Hatten	Kingston	3	do	10 00	Mlle Liz. Hatten.	Kingston	do	do	do	
494	H. W. Ackerman	Picton	3	do	0 50	"Family Herald & Weekly Star."	Montréal	do	do	do	
495	Lettre d'essai	Toronto	4	do	4 00	Mme Jas. Hane	Toronto	do	Ces lettres ont été volées par A. A. Weir, facteur du bureau de poste de Toronto, qui fut arrêté, trouvé coupable et condamné à cinq ans de pénitencier. Contenu recouvré. *Voir* les cas nos 266, 305, 392, 408, 431, 451 et 483, classe II.		3
496	do	do	4	do	6 00	Mme J. Towner	do				
497	J. W. Minor	Peterboro'	4	do	11 00	Mme J. W. Minor	do	do	Aucune trace, faute de chargement.		
498	S. A. Finley	Montréal	4	do	20 00	Mlle McLeod	Saint-Jean, N.-B	do	do	do	
499	Donald McDonald	Thedford	6	do	5 00	Meyers et Frères.	Toronto	do	do	do	1
500	John Ennis	Bright	11	do	2 00	Wm. Key	Paris	do	do	do	
501	Jas. Baldwin	Princeton	13	do	0 30	Perc. des douanes	Woodstock	do	do	do	
502	Claude Currie	Moosomin	14	do	25 00	J. C. Thomson	Victoria	On a déclaré l'avoir reçue sans son contenu.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.		7
503	H. A. Maxville	Portage la Prairie	16	do	2 00	W. Pulford	Winnipeg	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.		
504	J. Power	Montréal	17	do	10 00	Mme P. Powers	Québec	do	do	do	
505	Rév. Thos. Paton.	Revelstoke	18	do	10 00	T. A. Garland	Portage la Prairie	do	do	do	
506	Mme T. H. Davidson.	Norman	18	do	2 00	Mlle L. C. Webster.	Cushing	do	do	do	
507	Mme John Forin	Belleville	19	do	4 00	J. D. King et Cie.	Toronto	do	do	do	
508	Wm. Fletcher	Montréal, station de ch. de fer.	20	do	20 00	Mme Wm Fletcher	do	do	do	do	1
509	Isabella Douglas	Toronto	20	do	5 00	Robt. Douglas	Teviotdale	do	do	do	
510	Mme A. Foster	Shanty-Bay	20	do	6 00	Andrew Foster	Toronto	do	do	do	
511	Chas. F. Gorham	Saint-Jean, N.-B	20	do	1 65	Cie de gaz et de lum. électrique.	Saint-Jean	do	do	do	
512	W. Glover	Peterboro'	23	do	1 00	Mlle F. M. Glover	Toronto	do	do	do	
513	A. M. Bowman	Toronto	23	do	5 00	Geo. Carslake	Montréal	do	do	do	
514	Henry Bothwell	New-Durham	23	do	1 75	Wm. Oelschlager.	Berlin	On a déclaré qu'elle ne conten. que $1 lorsqu'elle a été reçue.	Aucune preuve pour expliquer le prétendu détournement.		7

II. Lettres non chargées.—Liste de tous les cas, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, de spoliation ou de perte de lettres contenant des valeurs en cours de transmission par la poste en Canada.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'envoyeur.	Où la lettre a été mise à la poste.	Quand elle l'a été.	Contenu déclaré.	Adresse de la lettre. Nom.	Adresse de la lettre. Lieu.	Déclaration de perte ou de spoliation.	Résultat de l'enquête départementale	Classe dans la récapitulation.
			1892.	$ cts.					
515	Robert Bradley...	Glenborough....	23 mai...	10 00	S. Bradley... ...	Winnipeg.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	1
516	Wm. Evans....	Gorrie..... ...	24 do ..	10 00	Fred. Evans.....	Toronto	do ..	do do ..	
517	....	Peterborough...	25 do ..	4 00	Mme E. G. Patterson.	Sainte-Catherine	On a déclaré l'avoir reçu sans son contenu.	*Voir* le cas n° 446, classe II.....	8
518	C. Ferguson.....	Station Mattawa	25 do ..	1 78	Mlle Ferguson...	Kingston.	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucune trace, faute de chargement.	
519	Mlle Warren.....	Kingston.....	27 do ..	1 00	John Warren...	Station Oso...	do ..	do do ..	
520	Rowland Hill. ..	London.	31 do ..	1 00	Willard Tract Depository.	Toronto	do ..	do do ..	
521	Wm. Wray.. ...	Belgrave.....	6 juin...	4 00	G. B. Wray	Alma...	do ..	do do ..	
522	Walter Locke. . .	Bracebridge ..	7 do ..	2 00	Willard Tract Depository.	Toronto	do ..	do do ..	
523	Mlle Leybourne...	Brandon... ...	7 do ..	7 00	W. E. Leybourne	Lac-du-Chêne...	do ..	do do ..	
524	Wm. Masson.....	Newcastle	8 do ..	10 00	T. Rankin et Fils	Saint-Jean.....	do ..	do do ..	
525	E. W. Scane.....	Chatham.....	9 do ..	10 00	Bessie Scane.....	Toronto	do ..	do do ..	
526	J. Noonan.....	do N.-B....	9 do ..	15 36	Manchester, Robertson et Allison	Saint-Jean.....	do ..	do do .	1
527	Mlle H. O'Leary..	Riv. des Sauvag.	do 10.	10 00	Patrick O'Leary..	Montréal... ...	do ..	do do ..	
528	H. Wood.	Toronto.....	do 15..	10 00	Mme John L. Wood.	Ottawa.....	do ..	do do ..	
529	M. Prevost.....	Saint-Bruno....	10 do ..	5 00	Emery Prevost. .	Montréal..	do ..	do do ..	
530	A. J. Campbell...	Gravenhurst....	20 do ..	20 00	Lyman Fr. et Cie	Toronto	do ..	do do ..	
531	Thos. Bédard.....	Trois-Rivières...	21 do ..	16 02	L. H. Packard et Cie.	Montréal..	do ..	do do ..	
532	Mme E. Robbins..	Toronto	22 do ..	11 00	Mme Geo Fessey.	do	do ..	do do ..	
533	Thos. Spear.	do	24 do ..	2 00	Mme Thos. Spear.	Tara	do ..	do do ..	
534	J. B. Légaré	Sainte-Foye.....	28 do ..	25 00	M. Nordheimer..	Montréal.....	do :	do do ..	

RÉCAPITULATION.

Classification des cas.	Chargées.	Non chargées
1. Lettres que les destinataires ont déclaré n'avoir pas reçues, et dont, faute de chargement, on n'a pu retrouver de trace, non plus qu'établir la perte à la poste		449
2. Lettres contenues dans des malles ou paquets que l'on dit n'être pas parvenus aux bureaux de destination, sans qu'on ait pu en découvrir la cause	1	
3. Lettres perdues, détournées ou délivrées à d'autres que les destinataires à la poste, et dont le contenu a été remboursé en tout ou en partie par les employés responsables	37	51
4. Lettres perdues, detournées ou délivrées à d'autres que les destinataires à la poste, et dont le contenu n'a pas été recouvré	1	11
5. Lettres dont le contenu a été perdu en tout ou en partie, et remboursé par les officiers responsables	21	
6. Lettres dont le contenu a été perdu en tout ou en partie, à la poste, et n'a pas été recouvré		
7. Lettres dont le contenu a été déclaré manquer en tout ou en partie sans qu'il y ait été apporté de preuve du fait allégué	56	16
8. Lettres volées ou supposées avoir été volées à la poste ou soustraites des malles en cours de transmission, et dont le contenu a été recouvré ou remboursé en tout ou en partie	5	7
9. Lettres volées à la poste ou soustraites des malles en cours de transmission, et dont le contenu n'a pas été recouvré	20	
10. Lettres accidentellement détruites en cours de transmission	4	
11. Encore sous enquête	2	
Totaux	147	534

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

W. D. LeSueur,
Secrétaire.

TABLEAU des lettres reçues par le bureau des lettres de rebut, Canada, pendant ou autre chose, et de la

ETAT N° 1.—Indiquant le nombre de lettres de toute

Nombre de lettres reçues.	—	—	—	—
LETTRES DE REBUT :				
Renvoyées de la Grande-Bretagne ; (étaient chargées 231)	....	9,905		
do des Etats-Unis (do ..1,423)	....	100,296		
do de Terreneuve (do .. 1)	....	643		
do de la Nouv.-Galles du Sud (do .. 6)	... .	166		
do de Victoria (do .. 1)	.....	155		
do du Brésil (do .. —)	... .	130		
do du Mexique (do .. 3)	.....	110		
do d'autres colonies et pays étrangers ; (étaient chargées .... 4)	..... .	421		
(1,669)		111,826		
MOINS—Les lettres chargées ci-dessous	. ....	1,669		
			110,157	
Lettres renvoyées de bureaux de poste du Canada, dont suit le détail :—				
Lettres chargées disponibles le 30 juin 1891....	173			
do en la possession de directeurs de poste le 30 juin 1891.	55			
do reçues durant l'exercice expiré le 30 juin 1891 (y compris celles d'origine étrangère).....	22,693			
		22,921		
Lettres contenant des valeurs portées au registre, disponibles le 30 juin 1891.	270			
Lettres contenant des valeurs portées au registre, en la possession de direct. de poste au 30 juin 1891...	12			
Lettres contenant des valeurs portées au registre, reçues durant l'exercice expiré le 30 juin 1892.....	3,708			
		3,990		
			26,911	
Rebuts ordinaires, originaires du Canada :—				
Disponibles le 30 juin 1891.....	.. ..			
Reçues durant l'exercice expiré le 30 juin 1892.....	216,234			
		216,234		
Rebuts ordinaires, originaires des autres pays, disponibles le 30 juin 1891.....	88			
Rebuts ordinaires, originaires des autres pays, reçues durant l'exercice expiré le 30 juin 1892..... .	120,611			
		120,699		
Rebuts avec adresses imprimées des envoyeurs..... . . .	.....	38,913		
Rebuts avec affranchissement officiel.....	... ...	13,584		
Lettres retournées, c'est-à-dire re-expédiées par le bureau des rebuts et retournées faute d'avoir pu être délivrées.	.....	60,044		
Rebuts de livres, paquets, etc :—				
Disponibles le 30 juin 1891.....	1,227			
Reçus durant l'exercice expiré le 30 juin 1892.....	45,493			
		46,720		
			496,194	
Circulaires, cartes-poste, etc.....	.....	... .	333,899	
				967,161
A reporter.....	.....	....	....	967,161

l'exercice clos le 30 juin 1892, avec indication de leur contenu, soit argent manière dont on en a disposé.

espèce reçues par le bureau des rebuts, et ce qui en a été fait.

Ce qu'on en a fait.	—	—	—	—
LETTRES DE REBUTS :—				
Renvoyées en Angleterre, y compris les lettres étrangères non mentionnées ci-dessus ; (dont il y avait de chargées .... 524)	19,655			
Renvoyées aux Etats-Unis ; (dont il y avait de chargées 537)	69,549			
do à Terreneuve (do .. 12)	718			
do au Mexique (do .. —)	461			
do à Victoria (do .. 1)	87			
do aux Bermudes (do .. 1)	65			
do à la Nouv.-Galles du Sud (do .. 6)	65			
do à la Nouvelle-Zélande (do .. —)	58			
do au Japon (do .. 5)	54			
do à la Jamaïque (do .. —)	48			
do à d'autres colonies et pays étrangers ; (dont il y avait de chargées..... 9)	395			
(1,095)				
Lettres de la Grande-Bretagne, des colonies ou d'origine étrangère, restées en possession au 30 juin 1892 ; (dont il y avait de chargées..... 41)	522			
		91,677		
Livres, cartes-postales, etc., de la Grande-Bretagne et d'origine étrangère, aussi retournées.	... .	29,456		
			*121,133	
Lettres chargées, retournées aux envoyeurs, y compris celles d'origine étrangère.....	11,547			
do en la possession de directeurs de poste..	82			
do qui n'ont pu être rendues aux envoy., par suite du refus de les retirer, de l'absence d'adr. des env., etc., et qui, ne contenant pas de val., ont été détruites.	10,936			
Lett. charg., cons. au bur. des rebuts en attend. réclame	128			
		22,693		
Lettres cont. des val. qui ont été rendues aux envoyeurs..	3,402			
do do n la possession de direct. de poste..	61			
do do conservées au bureau des rebuts attendant réclame.....	245			
		3,708		
Lettres chargées et de valeurs en la possession de directeurs de poste ou au bureau des rebuts, le 30 juin 1891, et depuis disposées comme suit :—				
Délivrées	96			
Détruites.....	55			
Au bureau des rebuts....	359			
		510		
			26,911	
Lettres de rebut ordinaires, rendues aux envoyeurs....	... .	210,999		
do do portant des adresses imprimées, et renvoyées aux env.	....	38,913		
do do rendues aux divers départements du gouvernement ...	. .....	13,584		
do do sans signature ni marque de poste, comptes, etc., détruits.	114,958			
Lettres de rebut revenues au bureau et détruites	60,044			
		175,002		
A reporter.....	.....	438,498	148,044	.....

* NOTE.—La balance des lettres (88) en mains le 30 juin 1891, est comprise ci-dessus.

TABLEAU des lettres reçues au bureau des lettres de rebut,

TABLEAU N° 1—Indiquant le nombre de lettres de toutes espèces

Nombre de lettres reçues.	—	—	—	—
Report				967,161
LETTRES SPÉCIALES, classifiées comme suit :—				
Lettres chargées restant le 30 juin 1891	10			
do en la poss. de direct. de poste, 30 juin 1891	23			
do reçues p. rectific. d'adr., droit de port, etc.	1,998			
		2,031		
Lettres contenant des valeurs et postées au registre :—				
Restant le 30 juin 1891	54			
En la possession de directeurs de poste le 30 juin 1891				
Reçues pour rectification d'adresse, droit de port, etc.	1,478			
		1,532		
			3,563	
Lettres ordinaires restant le 30 juin 1891	389			
do reçues pour raison de port	16,613			
		17,002		
do do rectification d'adresse		17,440		
			34,442	
Lettres locales, reçues pour raison de port			4,822	
do pour pays étrangers, restant le 30 juin 1891		475		
do do reç. com. non pay. ou insuffi. pay.		14,336		
			14,811	
Lettres de rebut envoyées au bureau			1,885	
Cartes-postales reçues pour raison de port		5,847		
do do rectification d'adresse		9,746		
			15,593	
Circulaires reçues pour raison de port		1,534		
do do rectification d'adresse		3,836		
			5,370	
Paquets, livres, etc. :—				
Restant le 30 juin 1891, reçus durant cette année et les années précédentes		1,812		
Reçus pour raison de port, rectification d'adresse, ou non réclamés (de ceux-ci, 1,475 contenaient des incluses contrairement à la loi)		8,322		
			10,134	
				90,620
A reporter				1,057,781

Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, etc.—*Suite.*

reçues au bureau, et ce qu'on en a fait.—*Suite.*

Ce qu'on en a fait.	—	—	—	—
Report	.....	438,498	148,044	.....
LETTRES DE REBUTS—*Fin.*				
Livres, paquets, etc., tombés en rebut et rendus aux envoy	38,378			
do do sans valeurs, qui ont été détruits	5,402			
do do conservés au bureau des lettres de rebut	2,940			
		46,720		
Circulaires, cartes-postales, etc., détruites ou autrement disposées	.....	333,899		
			819,117	
				967,161
LETTRES SPÉCIALES :—				
Lettres chargées, renvoyées aux auteurs ou expédiées aux adresses	1,932			
do en la possession de directeurs de poste	13			
do sans signature et sans valeur, qu'on a détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer	17			
do dép. au b. des rebuts en att. qu'on l. récl.	36			
		1,998		
Lettres contenant des valeurs qui ont été renvoyées aux auteurs ou expédiées	1,393			
Lettres contenant des valeurs en la poss. des dir. de poste	20			
Lettres contenant des valeurs conservées au bureau des rebuts en attendant qu'on les réclame	65			
		1,478		
Lettres spécialement enregistrées et valeurs en la possession de directeurs de poste ou au bureau des rebuts au 30 juin 1891, et depuis disposées comme suit :—				
Délivrées	24			
Bureau des rebuts	63			
Détruites	.....			
		87		
			3,563	
Lettres ordinaires, reçues pour raison de port : –				
Renvoyées aux auteurs	7,714			
Expédiées à leurs adresses	7,930			
Détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer	1,011			
Restant au 30 juin 1892	347			
		17,002		
Lettres ordinaires reçues pour rectification d'adresse : –				
Renvoyées aux auteurs	13,449			
Expédiées à leurs adresses	738			
Détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer	3,253			
		17,440		
			34,442	
Lettres locales reçues pour raison de port :—				
Renvoyées aux auteurs	.....	3,463		
Expédiées à leurs adresses	.....	500		
Détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer	.....	859		
			4,822	
Lettres pour des pays étrangers :—				
Renvoyées aux auteurs	.....	4,508		
Expédiées à leurs adresses	.....	9,574		
Détruites parce que le département ne pouvait les retourner ni les délivrer	.....	225		
Restant au 30 juin 1891	.....	504		
			14,811	
A reporter	.....	.....	57,638	967,161

12—13

TABLEAU des lettres reçues au bureau des lettres de rebut,

TABLEAU N° 1.—Indiquant le nombre de lettres de toutes espèces

Nombre de lettres reçues.	—	—	—	—
Report				1,057,781
Grand total				1,057,781

SOM

Lettres restant au bureau de le 30 juin 1891, en la possession de directeurs de poste.	4,644
do de rebut reçues	965,285
do spéciales reçues	87,852
	1,057,781

JOHN WALSH,
Surintendant.

Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892, etc.—*Fin.*

reçues au bureau, et ce qu'on en a fait—*Fin.*

Ce qu'on en a fait.	—	—	—	—
Report			57,638	967,161
LETTRES SPÉCIALES—*Fin.*				
Lettres de rebut revenues et détruites			1,885	
Cartes-postales reçues pour raison de port, renvoyées aux auteurs ou expédiées à leurs adresses	1,576			
Cartes-postales détruites en conséquence de l'impossibilité du département de les retourner ou de les délivrer	4,271	5,847		
Cartes-postales reçues pour rectification d'adresse, renvoyées aux auteurs ou expédiées aux adresses	3,755			
Cartes-postales détruites en conséquence de l'impossibilité de les retourner ou de les délivrer	5,991	9,746	15,593	
Circulaires reçues pour raison de port, renv. aux auteurs	1,199			
do do détruites	335	1,534		
do pour rectification d'adresse, renvoyées aux auteurs ou expédiées aux adresses.	1,027			
do pour rectification d'adresse, détruits	2,809	3,836	5,370	
Livres, paquets, etc., retenus pour raison de port, rectification d'adresse, etc., ou non réclamés, qui ont été rendus aux envoyeurs	2,361			
Livres, paquets, etc., retenus pour raison de port, rectification d'adresse, ou non réclamés, renvoyés à leurs adresses	3,738	6,099		
Livres, paquets, etc., retenus pour raison de port, rectification d'adresse, etc., ou non réclamés, détruits parce qu'ils étaient sans valeur et que le département ne pouvait les délivrer ni les retourner		1,359		
Livres, paquets, etc., retenus pour raison de port, rectification d'adresse, etc., ou non réclamés, restant au bureau (y compris la balance des années précédentes) le 30 juin 1892		2,676	10,134	
				90,620
Grand total				1,057,781

MAIRE.

Lettres de rebuts dont on a disposé	962,824
do spéciales do	86,896
do restant au bureau le 30 juin 1892, y compris celles entre les mains de directeurs de poste	8,061
	1,057,781

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues qui contenaient de l'argent ou autres articles de valeur ; le montant et la nature de leur contenu ; combien de lettres ont été distribuées pendant l'exercice, et combien il en reste.

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont en la possession de direct. de poste.
		$ cts.			
3,051	Argent (y compris $8·43 contenus dans des lettres sous d'autres chefs)	18,693 20	2,796	210	45
45	Lettres de change	8,768 35	44	1	
479	Chèques	58,582 73	466	9	4
5	Coupons	385 50	5		
283	Traites	539,034 74	278	3	2
2	I. O. U.	24 80	2		
701	Mandats-poste	10,679 34	669	20	12
78	Ordres	2,955 05	74	1	3
10	Certificats de passage	348 60	10		
380	Billets à ordre	66,238 44	365	10	5
573	Reçus	50,887 64	527	39	7
11	Certificats d'actions	55,480 80	11		
59	Divers certificats	3,075 85	55	3	1
524	Lettres chargées envoyées au bureau des lettres de rebut à Londres, Angleterre		524		
537	Lettres chargées envoyées au bureau des lettres de rebut à Washington, Etats-Unis		537		
34	Lettres chargées envoyées aux bureaux des lettres de rebut d'autres pays		34		
51	Titres		50		1
31	Documents de valeur		25	6	
1	Certificats, American Order of Artists		1		
6	do Ancient Order United Workmen		6		
22	do baptême		21		1
1	do de sujets britanniques		1		
61	do de mœurs		59	2	
17	do de membre de l'église		16	1	
2	do d'ingénieurs civils		2		
5	do d'examens de collège		3	1	1
8	do Collegiate Institute		8		
4	do Commercial Travellers' Benefit Society		4		
1	do de commission pour affidavit		1		
3	do d'insp. et mes. de billots de scia.		3		
2	do de décès		2		
3	do de dotation		3		
1	do d'ingénieurs		1		
5	do des forestiers		4		1
3	do Free Homestead Company		2		1
1	do Free miners		1		
3	do Gun Club		3		
1	do de santé		1		
1	do d'identification		1		
7	do Independent Order Oddfellows		7		
3	do International Fraternal Alliance		3		
3	do Irish Catholic Benevolent Union		3		
1	do des chevaliers du travail			1	
3	do de titre de terrain		3		
2	do Live Stock Association		1	1	
18	do de mariage		16	1	1
4	do de franc-maçon		4		
1	do do Great Priory		1		
15	do de médecin		15		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		$ cts.			
2	Certificats d'instruction militaire		2		
1	do de société des missionnaires		1		
1	do de musique		1		
9	do de loge orangiste		9		
4	do de propriétaire		4		
1	do Painters' Brotherhood		1		
3	do des patrons de l'industrie		3		
1	do de généalogie		1		
2	do de préemption		2		
3	do de registre		3		
2	do d'étudiants		2		
3	do rapports scolaires		3		
1	do de marins			1	
2	do de soldats		2		
2	do des fils de l'Angleterre		2		
3	do do la tempérance		3		
1	do des tailleurs de pierre		1		
1	do de l'union des tailleurs		1		
2	do de taxes		2		
12	do de professeurs		11		1
1	do d'agent de billets			1	
3	do de différents certificats		3		
2	do des poids et mesures		2		
1	do des travaux exécutés		1		
1	Extraits de titres		1		
4	Livre de compte		3		1
4	Comptes		4		
7	Billets d'assurance sur accident		4	3	
19	Affidavits		19		
22	Conventions		21		1
3	Albums		2	1	
1	Ambrotype		1		
1	Bénédiction apostolique		1		
1	Demandes de A.C.B.M		1		
25	Tabliers		24	1	
1	Jugement des arbitres		1		
2	Cession		1		1
1	Insignes		1		
4	Contremarques de bagage		3	1	
10	Chapelets		10		
1	Ceinture		1		
4	Connaissements		4		
1	Actes de vente		1		
5	Peaux d'oiseaux		5		
2	Blancs de formules		2		
1	Bonnet		1		
2	Agendas		1	1	
34	Livres		33	1	
11	Bottes et souliers		11		
3	Bracelets, dorés		2	1	
1	Console		1		
1	Milleret		1		
1	Epinglette, plaquée		1		
5	Broches, communes		4	1	
4	do dorées		4		
1	Bulbes		1		
1	Papillons		1		
10	Gâteaux		10		
4	Sucre candi		4		
1	Bonnet en peau de phoque		1		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		$ cts.			
1	Boules carboliques		1		
1	Boîte à carte		1		
1	Tapis		1		
1	Moule de dents		1		
1	Papiers du recensement		1		
3	Gomme à mâcher		3		
4	Vêtements d'enfant		4		
2	Panier chinois		2		
1	Gravures		1		
1	Médailles pour église		1		
1	Porte-cigares		1		
1	Cigares		1		
3	Habillement		3		
2	Habits		2		
1	Plaque de cercueil		1		
2	Boîte à collet		2		
2	Collets		2		
6	Contrats		5	1	
1	Droit d'auteur, musique		1		
1	Corsets		1		
1	Dessin au crayon		1		
1	Crochet		1		
2	Ouvrage au crochet		2		
3	Terres de la couronne		3		
2	Crucifix		2		
4	Boutons de manchettes, dorés		2	2	
7	Déclarations		7		
3	Titres		3		
2	Billets de courses		2		
1	Boucles-d'oreilles, diamants		1		
1	Epingle de diamant		1		
4	Diplômes		4		
2	Décharges, police à cheval du Nord-Ouest		2		
4	do marins		2	2	
5	do soldats		3	2	
2	do diverses		2		
1	Dissolution de société		1		
1	Poupée		1		
3	Concession de terre fédérales		3		
8	Dessous de plat		8		
9	Etoffes à robe		9		
14	Robes		13	1	
1	Pipeau		1		
2	Tympans		2		
5	Boucles-d'oreilles, dorées		4	1	
1	Coquetier		1		
1	Ceinture électrique		1		
1	Semelles électriques				1
2	Electrotype			2	
1	Broderie		1		
2	Enveloppes		2		
1	Palais postiche			1	
2	Eventail		2		
1	Encrier de fantaisie		1		
16	Ouvrage de fantaisie		16		
2	Plumes		2		
1	Pavillon		1		
2	Flanelle		2		
3	Fleurs		3		
2	Carte de retraite des forestiers		2		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont en la possession des directeurs de poste.
		$ cts.			
3	Plume-fontaine		3		
1	Fourrures, ours		1		
1	do castor			1	
2	do collets		2		
1	do renard		1		
1	do vison		1		
2	do rat musqué		2		
1	do chat sauvage		1		
2	do écureuils		2		
1	do belette		1		
2	do loup		2		
1	Jeux		1		
2	Jarretières		2		
1	Œil de verre		1		
2	Vers à lunettes		2		
8	Gants		8		
1	Poussière d'or		1		
1	Lingot d'or		1		
1	Quartz aurifère		1		
4	Bijouterie en or—bracelets		4		
17	do broches		15	2	
4	do chaînes		4		
2	do porte-bonheur		2		
4	do boucles-d'oreilles		3	1	
61	do anneaux		50	11	
4	do médaillons		3	1	
1	do de franc-maçon		1		
3	do crayons		1	2	
3	do plumes		2	1	
11	do épingles		10	1	
1	do épinglettes de cravate		1		
1	do sceau		1		
12	do lunettes		11	1	
2	do boutons		2		
9	do montres		8	1	
18	Boîtes à mouchoirs		18		
11	Mouchoirs		11		
2	Petits sacs		2		
1	Harnais		1		
2	Reçus de *homestead*		1		1
1	Marron d'Inde		1		
1	Crin de cheval		1		
1	Nid d'oiseau-mouche		1		
1	Réclamation d'indemnité		1		
2	Contrats		2		
2	Hache de guerre sauvage		2		
1	Articles en caoutchouc		1		
4	Chapelets sauvages		4		
1	Sac de fumeur		1		
3	Foin sauvage		3		
3	Papiers d'assurance		3		
131	Polices d'assurance		125	2	4
1	Factures		1		
3	Minerai de fer		3		
1	Plaque de fer		1		
9	Gilets		9		
4	Clefs		4		
5	Gants de peau de chevreau		5		
2	Couteaux		1	1	

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont en la possession de directeurs de poste.
		$ cts.			
7	Dentelle		7		
1	Boîte à ouvrage		1		
8	Baux		8		
112	Documents judiciaires		105	5	2
1	Licences, poisson et gibier		1		
3	do pêcheries		3		
5	do divers		5		
1	Toile		1		
61	Billets de loterie		58	3	
2	Machinerie		2		
1	Loupe		1		
1	Carte géographique		1		
2	Sucre d'érable		2		
12	Médicaments		11	1	
1	Agenda		1		
3	Minéraux		3		
24	Mocassins		23	1	
1	Modèles		1		
14	Hypothèques		13	1	
3	do cession d'		3		
6	do sur meubles		6		
7	do rémission d'		7		
1	Mousse		1		
1	Boîte à musique		1		
2	Clous		2		
1	Cravates		1		
2	Boîtes à aiguilles		2		
1	Journaux		1		
1	Boîte de robe de nuit		1		
1	Prélart		1		
2	Onguent		2		
1	Vieilles lettres		1		
1	Jumelles		1		
1	Couverture d'ottomane		1		
1	Peinture		1		
1	do sur fongus		1		
1	Partie d'instrument de musique		1		
41	Livrets de banque		41		
3	do de Cie de construction et de prêt		3		
10	do de caisses d'épargnes		9		1
11	do divers		9	2	
1	Passes		1		
1	Passeports		1		
7	Tapisserie		7		
6	Papiers de brevet d'invention		5		1
5	Patrons		5		
1	Reconnaissance de mont-de-piété		1		
2	Papiers de pension		2		
1	Parfum		1		
9	Permis		9		
1	Pétition		1		
1	Jupon		1		
7	Photographies		7		
2	Pièces de métal		2		
2	Cache-oreillers		2		
5	Pilules		4	1	
4	Pelotte à épingles		4		
2	Platine		2		
4	Plans		4		
1	Plum-pudding		1		
			200		

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent et autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le juin 1892.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont en la possession de direct. de poste.
		$ cts.			
2	Etuis à rasoir en peluche		2		
1	Lampe de poche		1		
20	Timbres-poste annulés		19	1	
1	Cartes-poste		1		
1	Poche		1		
3	Poudre		3		
24	Procurations		23		1
1	Matières imprimées		1		
1	Couvert de plat à pouding		1		
4	Bourses		4		
1	Papiers de quarantaine		1		
14	Passes de chemins de fer		14		
36	Billets do		25	11	
1	Rasoir		1		
6	Lettres chargées non ouvertes		6		
3	Décharges		3		
1	Anneaux, cuivre		1		
1	do corail			1	
10	do dorées		6	4	
1	do caoutchouc		1		
2	Rouleaux de musique		1	1	
1	Racines		1		
1	Billet de club de natation		1		
1	Carte du *Royal Arcanum*		1		
2	Caoutchouc		2		
1	Garantie de salaire		1		
1	Livre-échantillon		1		
6	Echantillons, divers		6		
2	Scapulaires		2		
1	Rapport d'école		1		
2	Billets d'admission d'école		2		
1	Vis		1		
1	Montre cachetée		1		
1	Boîtes de ferblanc cachetées		1		
1	Coquille marine		1		
1	Graines de jardin		1		
1	Accessoire de machine à coudre		1		
8	Châles		7	1	
8	Chemises		8		
1	Boucle de soulier		1		
4	Collerettes		4		
4	Navettes		4		
38	Mouchoirs de soie		38		
5	Morceaux de soie		5		
1	Ceinture en soie		1		
9	Cravates en soie		9		
3	Argent, boîtes		2	1	
2	do bracelets		1	1	
15	do épinglettes		12	3	
1	do agrafe de bouton		1		
1	do chaîne		1		
2	do boutons de manchettes		2		
1	do poussière		1		
2	do boucles d'oreilles		1	1	
1	do épingles à cheveux			1	
3	do couteaux		2	1	
1	do médaillon			1	
1	do médailles		1		
1	do monogrammes		1		
5	do anneaux pour serviettes		3	2	

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Suite.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont en la possession de direct. de poste.
		$ cts.			
1	Argent, crayon		1		
2	do épingles		1	1	
1	do anneau				1
1	do sceau		1		
21	do cuillers		17	4	
9	do dés		9		
21	do montres		20	1	
1	do boîtier de montre			1	
1	Patins		1		
10	Pantoufles		10		
3	Casquettes		3		
1	Savon		1		
16	Chaussons		15	1	
7	Lunettes		4	2	1
1	Arrosoir		1		
1	Billet de passage			1	
2	Livres de souscription, Y.M.C.A		2		
15	Sommations		15		
2	Instruments de chirurgie		2		
1	Rapport d'arpentage		1		
10	Nappe		9	1	
2	"Tam O'Shanters"		2		
1	Galons-mesure		1		
1	Couvre-thé		1		
2	Tasses		1	1	
3	Certificats		3		
4	Housses		4		
9	Tabac		9		
2	Essuie-mains		2		
3	Jouets		3		
2	Transferts de terrain		2		
1	Bandage		1		
1	Caractère		1		
13	Lettres non ouvertes		13		
1	Divers documents		1		
2	Voiles		2		
1	Velours		1		
2	Mandats		2		
2	Documents de garantie		2		
2	Porte-bonheur		2		
3	Montres en cuivre		2	1	
3	do en nickel		3		
3	Habits imperméables		3		
1	Porte-balai		1		
5	Testaments		4	1	
4	Vérifications de testament		4		
1	Stores		1		
1	Articles en laine		1		
4	Sacs à ouvrage		4		
3	Brefs		3		
1	Billet de membre de la Y.M.C.A.		1		
1	Levain		1		
8,776		815,155 04	8,257	417	102

TABLEAU N° 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, etc.—*Fin.*

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres délivrées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont au bureau des rebuts.	Nombre de lettres non délivrées au 30 juin 1892, qui sont en la possession de direct. de poste.
		$ cts.			
8,776	....Report	815,155 04	8,257	417	102
20,582	A ajouter les lettres ordinaires enregistrées, et les lettres contenant des valeurs, non énumérées ci-dessus, et qui ont été rendues, expédiées ou traitées autrement, ainsi qu'il est indiqué au tableau n° 1	.....	20,451	57	74
	Grand total des lettres contenant des valeurs dont on a pu disposer.....	.....	28,708	474	176
	Grand total des lettres non réclamées au bureau des lettres tombées au rebut	....	474		
	Grand total des lettres en la possession de directeurs de poste.....	.....	176		
29,358		815,155 04	29,358		

77 lettres restent en la possession de directeurs de poste au 30 juin 1891, et on a rendu compte de toutes ces lettres avec satisfaction.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

JOHN WALSH,
Surintendant.

ÉTAT ANNUEL, 1891-92.

MINISTÈRE DES POSTES DU CANADA,
DIVISION DES IMPRESSIONS ET DES FOURNITURES,
OTTAWA, 30 novembre 1892.

À l'honorable
Directeur général des postes.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre pour votre information l'état annuel ordinaire, ainsi que les tableaux qui l'accompagnent, indiquant toutes les opérations de cette division, durant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Afin de saisir plus facilement les résultats se rattachant aux diverses classes de fournitures dans cette division en 1890–91 et 1891–92, l'état préliminaire indiquant les quantités et le coût, et les tableaux détaillés sont précédés de la comparaison condensée suivante des dépenses des deux exercices en question ; ainsi que du détail des augmentations et diminutions en 1891–92.

COMPARAISON DES DÉPENSES, 1890–91 ET 1891–92.

Total des dépenses d'après l'état annuel, 1891-92	$120,562 06
do do 1890-91	114,960 31
Total de l'augmentation en 1891-92	$ 5,601 75

DÉTAIL des augmentations et diminutions, 1891-92.

Augmentations.

Impressions	$3,184 18	
Papeterie	3,542 01	
		$6,726 19

Diminutions.

Sacs et cadenas de malles, etc	$124 70	
Matériel d'étampage, balances, poids, etc	650 91	
Boîtes aux lettres des rues, et divers items	231 29	
Uniformes des facteurs, bottes, etc	117 54	
		1,124 44
Augmentation, 1891-92		$5,601 75

Impressions, reliure, lithographie, etc.

	Quantité.		Coût.
1890-91	20,424,414	1891-92	$48,304 39
1891-92	20,067,989 $\frac{3}{10}$	1890-91	45,120 21
Diminution, 1891-92	356,424 $\frac{7}{10}$	Augmentation, 1891-92	$ 3,184 18

L'augmentation dans le coût ci-dessus indiqué est principalement attribuable à l'introduction des étuis à étiquettes imprimées, qu'on a substitués dans tout le service aux étiquettes de sacs de modèles variés en usage jusqu'à présent.

On explique la diminution de quantité par le fait qu'on a distribué moins d'ordres, de circulaires, etc., du département, en 1891-92 qu'en 1890-91, et aussi parce que l'approvisionnement d'enveloppes de paquets chargés obtenu en 1890-91 a suffi également pour 1891-92.

La quantité de papier fourni pour certaines espèces de feuilles d'avis de lettres, dont on emploie des quantités très considérables chaque année, étant d'une qualité meilleure et plus durable qu'autrefois, il en est résulté qu'on en a moins employé en 1891-92.

Il est digne de remarquer ici qu'à mesure que le temps passe, il devient de plus en plus manifeste qu'à raison du fait que le bureau des impressions n'exige que le coût réel de la production de l'ouvrage, au lieu d'exiger les taux entiers pour chaque ouvrage (que ce soit de la matière debout ou autre) comme on le faisait autrefois sous le système d'entreprise, on fait plus d'ouvrage à moins de frais qu'avant la création du département des impressions publiques, et qu'avant l'adoption qui en est résultée du mode d'inscription de l'ouvrage aujourd'hui en vogue. Il va sans dire que la qualité de l'ouvrage fait est sans comparaison supérieure à celle de jadis.

Papeterie.

	Quantité.		Coût.
1890-91	474,172	1891-92	$16,529 95
1891-92	314,711¼	1890-91	12,987 94
Diminution, 1891-92	159,460¾	Augmentation, 1891-92	$3,542 01

L'augmentation du coût, sous ce titre, s'explique par l'augmentation de consommation de cire à cacheter et de ficelle pour les sacs de malle, adoptées pour remplacer la défectueuse fermeture, dite *rivet seal fastening*, afin d'assurer une plus grande sûreté aux colis chargés passant par les malles.

La diminution dans la quantité provient surtout de la discontinuation de l'usage des étiquettes, cartes, etc., d'expédition, qui ont été remplacées dans tout le service postal par l'étui à étiquette imprimée, cette amélioration ayant été adoptée sous l'autorité du sous-directeur général des postes, sur la recommandation de l'inspecteur en chef des bureaux de poste, comme mettant le département, sous ce rapport, en harmonie avec les modes plus modernes en usage dans le service postal des autres pays, et assurant ainsi un système moins coûteux et plus efficace d'étiquetage des sacs.

Sacs de malles, cadenas, étiquettes, etc.

	Quantité.		Coût.
1891-92	79,620	1890-91	$30,523 68
1890-91	67,932	1891-92	30,398 98
Augmentation, 1891-92	11,688	Diminution, 1891-92	$ 124 70

Afin de rendre ces états conformes au système général de comptabilité du gouvernement—et cette mesure provient de l'adoption par cette division en 1891-92, d'un système amélioré et plus compréhensible de tenue de livres—on a inscrit sous ce chef, cette année, certains articles qui étaient inscrits ailleurs, en 1890-91, ce qui eût pour résultat une augmentation de quantité sous ce chef.

Cette année, les chiffres accusent une diminution pour 1891-92 comparé à 1890-91. Cette diminution est largement attribuable au fait qu'on a complété, cette année, l'équipement du service postal de sacs de grosse toile, et de sacs de toile rayée rouge pour lettres chargées, munis des fermetures les plus sûres et les plus améliorées. Un des facteurs qui a aussi contribué à ce résultat est la demande de sacs en jute pour les journaux, due à ce qu'on a fait dans le cours de l'année des arrangements en vertu desquels on a assuré le retour de sacs de cette sorte aux bureaux de poste de Montréal et de Toronto en assez grand nombre pour répondre aux besoins de ces bureaux.

La conclusion d'arrangement plus favorables avec les entrepreneurs de la fourniture d'attaches de sûreté et des réparations aux sacs de malle ; l'adoption de mesures plus sévères et plus efficaces pour l'utilisation des vieux sacs et des sacs de malle réparés, et la réduction des demandes de nouveaux sacs aux entrepreneurs et une plus grande surveillance expliquent l'augmentation des quantités tout en en diminuant le coût.

On remarque une tendance ascendante dans le nombre de sacs condamnés après inspection et brûlés durant l'année, ce qui s'explique surtout par le fait qu'un plus grand nombre de sacs cette année que l'an dernier ont atteint la limite de leur utilité et ont été en conséquence condamnés à la fournaise.

Matériel d'étampage, balances, poids, etc.

	Quantité.		Coût.
1890-91	32,434	1890-91	$8,366 12
1891-92	16,686	1891-92	7,715 21
Diminution, 1891-92	15,748	Diminution, 1891-92	$ 650 91

Pour l'uniformité des comptes sous ce cas comme sous le cas précédent, on a reclassifié les items inscrits sous ce chef, en 1891-92, ce qui donne les résultats ci-dessous.

Ayant pu obtenir à meilleurs prix la fourniture de ces articles, il y a eu diminution correspondante dans le coût en 1891-92.

La diminution dans la quantité provient de ce qu'on a demandé moins de timbres à dater et de matériaux d'étampage durant l'année. En 1890-91, l'envoi aux directeurs de poste d'une nouvelle formule spéciale de réquisition de matériel d'étampage, de timbres à dater, etc., a induit les directeurs de poste à penser qu'on les priait d'envoyer de suite des réquisitions pour ces articles, et il en résulta que la majorité des directeurs de poste du Canada demandèrent et reçurent un assortiment de nouveaux caractères, tandis qu'en 1891-92, aucun avis spécial n'ayant été envoyé, l'émission de caractères retomba à l'exigence normale et réelle du service. Néanmoins la quantité de nouveaux caractères demandée par les directeurs de poste continua d'être très grande, comme le montrent ces chiffres:—

1890-91	29,245	caractères nouveaux	distribués.
1891-92	11,562	do	do

Dans le but de réduire cet item à des proportions moins fortes, on a essayé dans les différents bureaux de ville le timbre connu sous le nom de timbre à dater à changements rapides, muni de roues à dater au lieu de cararactères détachés, mais l'expérience n'a pas eu de succès parce que le métal dont ils étaient faits était de qualité trop molle.

Antérieurement à 1891-92, on exigeait que les directeurs de poste des bureaux non comptables se fournissent d'encre et de tampons d'étampage. Dans la majorité des cas cette encre et ces tampons étaient si inférieurs sous le rapport de la confection et des matériaux qu'ils détérioraient rapidement les timbres à dater et les caractères, et nous obligeaient trop fréquemment d'en fournir d'autres pour les remplacer.

Dans le but de faire servir plus longtemps les timbres et les caractères et diminuer ainsi les dépenses pour ces articles, et dans l'espoir d'assurer une meilleure impression des timbres sur les colis de la poste, le sous-directeur général des postes autorisa l'envoi à tous les bureaux non comptables d'encre et de tampons convenables, et l'on doit dire que le résultat se rapproche beaucoup de l'objet qu'on avait en vue.

Durant l'année aussi, on pria les entrepreneurs de faire avec le département des arrangements en vertu desquels on exigeait d'eux qu'ils fournissent des timbres à dater avec garantie de trois années pour les cités, de quatre ans pour les courriers de la malle sur les chemins de fer et les bureaux comptables, et de cinq années pour les bureaux non comptables, ce qui sera indubitablement un moyen d'améliorer les matériaux et les qualités de durabilité de ces articles. Le service postal ayant exprimé d'une manière très générale le désir de changer les manches droits des timbres à dater pour les manches en métal sous forme de marteaux, qui sont plus expéditifs et plus commodes, le sous-directeur général des postes a sanctionné l'usage général de ce timbre plus moderne.

Un prix fixe au lieu d'une échelle variée de prix pour la réparation des vieilles balances endommagées et des poids, a été convenu durant l'année avec les fabricants, et l'on a effectué ainsi une réduction considérable dans les dépenses faites sous ce chef.

Pour faire face à l'augmentation probable des opérations se rattachant au système de colis postaux, l'autorisation de l'émission de balances pour les paquets, sous des restrictions utiles, a été étendue de manière à comprendre les bureaux de poste non comptables.

Boîtes aux lettres dans les rues et divers items de dépenses.

	Quantité.		Coût.
1891-92	2,240	1890-91	$3,514 15
1890-91	1,438	1891-92	3,282 86
Augmentation, 1891-92	802	Diminution, 1891-92	$ 231 29

Les items sous ce chef ont aussi été classifiés de nouveau comme dans les autres cas ci-dessus mentionnés, avec le même objet en vue et avec le même résultat, indiquant une réduction de dépenses comme il est montré plus haut.

La nécessité de pourvoir à la distribution de boîtes aux lettres plus grandes et d'un modèle amélioré, aux endroits ci-après nommés, pour remplacer les boîtes d'un modèle défectueux, peu sûr et ancien, explique jusqu'à un certain point l'augmentation de quantité dans ce cas.

Halifax	32	boîtes nouveau modèle.
Saint-Jean, N.-B	4	"
Ottawa	13	"
Hamilton	37	"
London	2	"
Winnipeg	4	"
	92	

Le retour, la réparation, et la réexpédition des boîtes d'ancien modèle pour l'usage à divers endroits moins importants, ainsi que tous articles compris dans les "items divers," expliquent la balance.

Uniformes des facteurs.

	Quantité.		Coût.
1890-91	5,047	1890-91	$14,448 21
1891-92	3,466	1891-92	14,330 67
Diminution, 1891-92	1,581	Diminution, 1891-92	$ 117 54

La re-classification de certains articles ci-devant inscrits sous ce chef, pour les articles précédents, et dans le même but, accuse les résultats ci-dessus.

Il n'y a rien de très remarquable sous ce titre qui exige une mention spéciale. Chaque seconde année indique une certaine fluctuation dans la quantité et le coût, parce que les règles du département ne permettent que chaque seconde année le renouvellement de quelques parties de l'uniforme, et d'autres une fois chaque année.

Il est intéressant de remarquer que le nombre de facteurs et de facteurs-boîtiers nouvellement nommés durant l'exercice terminé le 31 juillet 1892, et auxquels on a fourni des uniformes, a été de 47 ; 23 sont

morts, se sont retirés ou ont été destitués, et le nombre total de facteurs et de facteurs-boîtiers permanents et temporaires dans toute l'étendue du Canada, et auxquels on a fourni des uniformes durant la même période, a été de 443, répartis comme suit :

Toronto	132
London	33
Hamilton	41
Kingston	10
Ottawa	44
Montréal	81
Québec	28
Halifax	18
Saint-Jean	19
Winnipeg	24
Victoria	13
Total	443

Le tout respectueusement soumis.

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

SOMMAIRE du coût des *impressions*, de la *papeterie*, des *sacs de malle*, *timbres à dater*, *balances et poids*, *uniformes de facteurs*, *etc.*, fournis au département à Ottawa, ainsi qu'aux différentes provinces du Canada, par la division des impressions et fournitures du ministère des postes, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

	$ cts.	$ cts.
a Impressions, reliure, lithographie, etc.:—		
Comptes de l'imprimeur de la reine *(service intérieur)*	11,289 89	
Comptes de l'imprimeur de la reine *(service extérieur)*	37,014 50	
		48,304 39
b. Papeterie :—		
Comptes du bureau de la papeterie *(service intérieur)*	3,018 26	
Comptes du bureau de la papeterie *(service extérieur)*	13,511 69	
		16,529 95
Sacs de malle, serrures de malle, étiquettes, etc		30,398 98
Timbres à dater, balances et poids, etc		7,715 21
Boîtes aux lettres des rues et divers articles de dép. pour le dép. des postes		3,282 86
Uniformes de facteurs		14,330 67
Total		120,562 06
a b Non indiqué ci-dessus—		
Impressions, etc., pour la division des mandats-poste *(service intérieur)*, obtenues de cette div. par réquisition à l'imprimeur de la reine	931 13	
Papeterie pour la division des mandats-poste *(service intérieur)*, obtenue de cette division par réquisition au bureau de la papeterie	246 66	
		1,177 79

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous--directeur général des postes.

ÉTAT indiquant les transactions au sujet des *impressions*, de la *reliure*, *etc.*, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

——	Formules.	Enveloppes.	Livres.	Cartes et étiquettes.	Papier à écrire (rames).	Divers.	Valeur.
							$ cts.
Bal. de marc. en mag. le 30 juin 1991	5,602,396	1,764,554	81,970	777,211	138	.....	8,156 54
Reçu de l'imprimeur de la reine...	13,929,000	2,071,250	21,174	3,992,512	333 $\frac{8}{10}$	53,720	* 42,050 02
Total....	19,531,396	3,835,804	103,144	4,769,723	471 $\frac{8}{10}$	53,720	50,206 56
Distribution—ministère à Ottawa..	471,885	852,362	2,577	81,690	83 $\frac{33}{50}$	27,941	6,011 50
do différentes provinces	13,483,526	1,704,319	43,672	3,715,521	121 $\frac{3}{4}$	25,779	36,906 06
Total distribué...	13,955,411	2,556,681	46,249	3,797,211	205 $\frac{3}{10}$	53,720	42,917 56
Vieux articles détruits.....	18,158	4,575	555	.....	.....	.....	270 00
Bal. de marc. en mag. le 30 juin 1892	5,557,827	1,274,548	56,340	972,512	266 $\frac{1}{6}$	.....	7,019 00

* Le compte de juin 1891 pour impressions se monte à $6,254.37, payé à même le crédit de cette année, faisant un total de dépenses pour impressions en 1891-92, de $48,304.39.

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

ETAT indiquant les transactions concernant la papeterie, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

—	Paniers.	Tampons.	Livres.	Almanachs des adresses.	Bandes élastiques (boîtes).	Enveloppes.	Ouvre-enveloppe	Oblitérateurs.	Liasses.	Gomme arabique (lbs).	Encre (bouteilles).	Encriers.	Couteaux.	Etiquettes, etc.	Crayons de mine.	Mine à crayon (boîtes).	Mucilage (bouteilles).	Mucilage, fontaines.	Pinceaux à mucilage.	Bandes à journaux.
Balance en magasin, 30 juin 1891	...	8	30	..	.....	9,163	.....	.	281	11	70	..	.....	.....	44	..	9	....	....	1,050
Papeterie reçue durant l'année....	66	75	1,640	246	706	7,272	21	539	305	192	865	214	421	241,572	9,789	468	266	104	68	6,000
Total.	66	83	1,670	246	706	16,435	21	539	586	203	935	214	421	241,572	9,833	468	275	104	68	7,050
Emis au ministère à Ottawa	17	19	502	93	241	8,888	2	109	97	96	261	49	95	1,046	1,368	19	80	32	19	5,600
do aux différentes provinces..	49	59	1,141	153	465	72	19	430	141	102	603	165	324	240,526	8,336	449	194	72	49	.....
Total distribué....	66	78	1,643	246	706	8,960	21	539	238	198	864	214	419	241,572	9,704	468	274	104	68	5,600
Balance en magasin, 30 juin 1891.	...	5	27	..	.....	7,475	...	.....	348	5	71	.....	2	....	129	.. ..	1	....	....	1,450

Fin.	Papier buvard (rames).	Papier à enveloper (rames).	Papier à écrire (rames).	Agrafe-papier (boîtes).	Plumes (boîtes).	Porte-plumes.	Epingles (paqts et pyramides).	Ciseaux.	Tampons.	Cire à cacheter (lbs).	Eponges.	Soucoupes à éponge.	Galon rouge (écheveaux).	Mécanigraphes.	Fournitures de mécanigraphes.	Ficelle (lbs.)	Bougies de cire.	Divers.	Coût.
																			$ cts.
Balance en magasin, 30 juin 1891.	$2\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{2}$	2	...	...	..	..	....	344	10	....	....	....	...	335	$42\frac{1}{4}$	153	18	254 00
Papeterie reçue durant l'année	$59\frac{11}{20}$	$404\frac{4}{5}$	$79\frac{9}{10}$	186	1,816	2,878	516	125	1,408	3,961	410	91	1,177	8	1,580	18,180	812	10,191	*14,161 47
Total.	$62\frac{3}{10}$	$408\frac{5}{10}$	$81\frac{9}{10}$	186	1,816	2,878	516	125	1,752	3,971	410	91	1,177	8	1,915	$18,222\frac{1}{4}$	965	10,209	14,415 47
Distrib. au ministère à Ottawa...	$11\frac{19}{40}$	$67\frac{4}{5}$	$20\frac{3}{20}$	90	505	442	92	25	457	202	48	24	1,080	3	159	$585\frac{1}{4}$	6	6,764	2,915 45
do différentes provinces.....	$46\frac{29}{40}$	$336\frac{1}{5}$	$59\frac{3}{4}$	96	1,311	2,436	424	100	1,195	3,667	362	67	97	5	1,337	17,508	610	3,427	11,182 12
Total distribué.	$58\frac{1}{5}$	$404\frac{3}{5}$	$79\frac{9}{10}$	186	1,816	2,878	516	125	1,652	3,869	410	91	1,177	8	1,496	$18,093\frac{1}{4}$	616	10,191	14,097 57
Balance en magasin, 30 juin 1891.	$4\frac{1}{10}$	$3\frac{7}{10}$	2	. .	.....	...	.....	....	100	102	....	....	.. ..	....	419	129	422	18	317 90

*Juin 1891, compte pour papeterie, $2,368.48, payé à même le crédit de l'année, faisant une dépense totale de $16,529.95 pour la papeterie de 1891 92.

SIDNEY SMITH, *surintendant.* WILLIAM WHITE, *sous-directeur général des postes.*

ETAT indiquant les transactions en rapport avec les sacs de malle, cadenas et étiquettes, etc., du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

—	SACS DE MALLE.																
		Sacs en toile.		Sacs en toile de coton.						Sacs de la malle anglaise (jute.)			Sachets.				
	Sacs en cuir.	Barre rouge av. sceau en cire et verrou.	Brums et jaunes.	Avec cadenas.	Avec sceau en cire et verrou.	Imperméables avec verrou et cadenas.	Sans couture.	Sacs en jute pour journaux avec étiquette.	Sacs en jute pour journaux avec bande métallique.	Avec verrou et sceau en cire.	Sans attaches.	Re-étampé.	Cuir.	Toile de coton.	Sacs à lettres en toile de coton.	Sacs en toile de coton munis de verrous et cadenas.	Sacs en toile de coton munis de verrou et de sceau en cire.
Balance en magasin, 30 juin 1891	..	....	..	....	....	....	....	1,500	....	....	....	..	..	..	....	....	....
Reçu—																	
Acheté ou réparé	43	241	152	1,706	924	51	270	6,260	15,394	724	645	884	24	86	700	2,223	110
Retiré de la circulation et ajouté aux existences pour redistribution	17	481	....	....	....	5	130	87	....	....	43	....	....	11	52	..	..
Total	60	722	152	1,706	924	56	400	7,847	15,394	724	688	884	24	97	752	2,223	110
Distribution	44	407	152	1,706	924	52	286	5,760	15,394	724	645	884	24	86	711	2,223	110
Balance en magasin, 30 juin 1892	16	315	..	....	....	4	114	2,087	....	....	43	....	..	11	41	.	....

ETAT indiquant les transactions en rapport avec les *sacs de malle*, *serrures de malle* et *étiquettes*, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

Fin.	SACS DE MALLE ET SACS.					SERRURES DE MALLE ET CLÉS.						DIVERS ARTICLES.						Valeur.
	Sacs réparés.					Serrures de malle en cuivre.		Clés pour serrures de malle en cuivre.	Serrures de malle intern. enregistrés.		Clés pour serrures de malle internationale enregistrées.	Boîtes en métal à étiquettes.	Etiquettes en cuir réversibles.	Chevilles en bois.	Etiquettes en bois et cuir réversible.	Courroies pour facteurs.	Chevilles en fer.	
	Cuir.	Toile.	Toile de coton.	Sacs en jute pour journaux.	Saccoches en cuir et pochettes.	Nouvelles.	Réparées.		Nouvelles.	Réparées.								$ cts.
Balance en magasin le 30 juin 1891	....	....	....	....	....	387	55	207	26	....	27	1,992	....	....	....	....	....	2,152 39
Reçu—																		
Acheté ou réparé	62	1,278	2,936	13,784	476	*1,709	†2,500	‡265	25	54	..	21,400	882	707	100	433	2,572	30,398 98
Retiré de la circulation et ajouté au magasin pour redistribution	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,443	....	....	....	....	....	1,531 63
Total	62	1,278	2,936	13,784	476	*2,096	†2,555	‡472	51	54	27	25,835	882	707	100	433	2,572	34,083 00
Distribution	62	1,278	2,936	13,784	476	1,857	1,961	399	35	54	5	23,965	882	707	100	433	2,572	30,941 99
Balance en magasin le 30 juin 1892	....	....	....	....	....	*239	†594	‡ 73	16	....	22	1,870	....	....	....	....	....	3,141 01

*Les magasiniers indiquent un surplus de 500 serrures en cuivre, parce que 500 ont été reçues et ajoutées aux existences avant le 30 juin 1892 ; mais elles furent payées à même le crédit pour l'exercice 1892 93, de façon qu'elles ne paraissent pas dans les transactions de 1891 92.

†Les magasiniers indiquent un déficit de 500 dans les serrures en cuivre séparées, parce que 500 ont été reçues et ajoutées aux existences avant le 30 juin 1891 ; mais elles furent payées à même le crédit pour l'exercice 1891 92, et ainsi paraissent dans les transactions de cette année là

‡Les magasiniers indiquent un déficit de 15 clefs pour les serrures en cuivre, parce que 15 ont été reçues et ajoutées aux existences avant le 30 juin 1891 ; mais elles furent payées à même le crédit pour l'exercice 1891 92, et ainsi paraissent dans les transactions de cette année-là.

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

WILLIAM WHITE,
Sous-maître général des postes.

ETAT indiquant les transactions en rapport avec les *timbres*,

	Timbres à dater.		Timbres à dater mécaniques.		Rubans pour timb. à dater.			Dateurs à chang. rapides.	Machines à numérot.		Poignées à ressorts pour timbres à dater.	Timbres de *fac simile*.	Cachets de la couronne en cuivre.	Timbres à calculer en cuiv.	Caractères en caoutchouc.
	Nouveaux.	Réparés.	Nouveaux.	Réparés.	Nouveaux.	Réparés.	Arrangés av. rubans nouveaux.		Nouvelles.	Réparées.					
Balance en magasin, 30 juin 1891	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,360	....
Reçu—															
Acheté ou réparé	668	17	....	14	2	17	5	9	4	9	29	1	408	1,325	3
Retiré de la circulation et ajouté aux existences pour redistribution	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	582	....
Total	668	17	..	14	2	17	5	9	4	9	29	1	408	3,267	3
Distribué	668	17	....	14	2	17	5	9	4	9	21	1	408	1,024	3
Balance en magasin, 30 juin 1892	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8	....	....	2,243	....

* Les magasiniers indiquent que 25 autres balances aux lettres réparées ont été reçues et distribuées ; transactions au comptant pour l'année.

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

ETAT indiquant les transactions en rapport avec les *boîtes aux lettres*

	Boites aux lettres des rues et accessoires.														
	"Fer forgé."		"Fontes."		Forme de "coq."		Serrures p. boîtes en forme de "coq."	Clés pour boîtes en forme de "coq."	Clés pour boîtes en "fer forgé."	Verres pour boîtes aux lettres.	Enlever et poser des boîtes aux lettres.	Repeint. les boîtes aux lettres.	Poteaux pour boîtes aux lett. des rues.	Serrures Miller.	
	Nouvelles.	Réparées.	Nouvelles.	Réparées.	Nouvelles.	Réparées.								Nouv.	Répar.
Balance en magasin, 30 juin 1891	9	....	....	....	....	....	....	....	13	....	....	....	....	156	....
Reçu—															
Acheté ou réparé	99	16	39	104	23	122	30	30	86	450	204	219	30	....	42
Retourné de la circulation et ajouté au magasin p. redistrib.	3	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	46	....
Total	111	16	40	104	23	122	30	30	99	450	204	219	30	202	42
Distribué	94	16	40	104	19	122	17	....	74	450	204	219	30	36	42
Vendu	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total	94	16	40	104	19	122	17	17	74	450	204	219	30	36	42
Balance en magasin, 30 juin 1892	17	....	....	....	4	..	13	13	25	....	....	....	....	166	....

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

balances et poids, etc., du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

Tampons en caoutchouc.	Tampons.	Rouleaux en feutre pour timbres à dater mécan.	Tampons.			Encre à timbre.				Caractères pour timb. à dater.		Balances et poids.						Valeur.
												Lettres.		Paquets.				
			Ordinaires, nouveaux.	Ordinaires, recouverts.	Fontaines.	Pintes.	Chopines.	Demi-chopine.	Roquilles.	Chiffres.	Mois.	Nouveaux.	Réparés.	Nouveaux.	Réparés.	Poids extra.	Divers articles.	
																		$ cts.
....	....	...	138	....	....	...	..	9	30	2,431	2,670	54	...	27	....	295	...	1,857 01
108	19	210	922	129	103	126	27	....	268	10,638	924	401	*47	50	2	150	51	7,715 21
...	...	...	.....	..	....	....	....	...	...	12	.....	2	....	.	....	264	....	288 50
108	19	210	1,060	129	103	126	27	9	298	13,081	3,594	457	47	77	2	709	51	9,860 72
108	19	210	906	129	103	126	27	9	203	11,146	2,170	369	*47	66	2	113	51	7,587 45
....	...	..	154	....	....	....	....	....	95	1,935	1,424	88	....	11	...	596	....	2,273 27

mais comme elles n'ont pas été payées à même le crédit de 1891-92, elles ne figurent pas dans le livre des

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

des rues et divers articles, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

Clefs pour les serrures Miller.	Boîtes de fer-blanc pour courriers		Boîtes aux lettres en bois.		Pavillons fédéraux.			Paniers à triage.	Paniers à triage sur des rouleaux.	Presses à copier, réparées.	Étiquettes à casiers.	Camions, etc., réparés.	Poteaux-malles.	Grands paniers.	Porte-bougies.	Divers articles.		Valeur.
	Nouvelles.	Réparées.	Nouvelles.	Réparées.	Grands.	Petits.	Réparés.									Nombre.	Coût.	
																	$ cts.	$ cts.
478	....	....	.	....	21	18	....	....	...	....	...	...	....	18	43	....	.....	835 09
.....	20	16	44	97	....	....	2	33	16	6	358	4	20	....	...	130	97 15	3,282 86
14	..	....	....	....	1	....	....	....	...	....	....	...	...	....	.	...	....	85 00
492	20	16	44	97	22	18	2	33	16	6	358	4	20	18	43	130	97 15	4,202 95
117	20	14	44	97	5	4	2	33	16	6	358	4	20	8	25	130	97 15	3,360 35
...	....	....	....	....	....	...	....	.	....	....	...	...	...	2	....	....	.....	32 16
117	20	14	44	97	5	4	2	33	16	6	358	4	20	10	25	130	97 15	3,392 51
375	....	2	....	...	17	14	....	...	....	....	....	...	...	8	18	....	... ...	810 44

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

ETAT indiquant les transactions relatives aux *uniformes des facteurs, etc.*, du 1er juillet 1891 au 30 juin 1892.

—	Pardessus.	Tuniques.		Pantalons.		Monogrammes.		Pardessus imperméables.		Collerettes en toile huilée.	Casques d'été.	Casquettes en drap.	Couvertures de casquettes imperm.	Bonnets de fourrure.	Capes de fourrure.	Gilets en chamois.	Ceinturons.	Jambières en cuir.	Bottes en cuir.	Bottes en caoutchouc	Mocassins.	Patineres.	Brosses à bouton	Lampes.	Valeur.
		En drap.	En serge.	En drap.	En serge.	Grands pour casques.	Petits pour casquettes.	Neufs.	Condamnés.																$ cts.
Balance en magasin, 30 juin 1891 ...	....	1	....	1	..	294	616	171	1	185	184	294	298	....	..	..	25	60	1	1	...	61	57	21	2,060 42
Reçu																									
Acheté.....	250	184	422	404	424	..	.. ..	115	..	1	....	204	217	123	5	5	50	100	816	7	41	25	25	48	14,330 67
* Renvoyé et ajouté au magasin pour redistribution.....	6	7	21	12	19	3	7	1	....	3	2	6	2	..	.	..	2	2	23	..	...	2	2	....	288 32
Total.....	256	192	443	417	443	297	623	287	1	189	186	504	517	123	5	5	77	162	840	8	41	88	84	69	16,679 41
Distribué.....	251	185	423	405	425	67	242	136	...	114	152	228	228	123	5	5	64	76	817	7	41	62	63	12	14,743 55
Vendu.....	....	...	....	....	...	.....	...	1	1	...	...	....	3	..	..	..	...	....	...	....	....	....	..	..	7 21
Total.....	251	185	423	405	425	67	242	137	1	114	152	228	231	123	5	5	64	76	817	7	41	62	63	12	14,750 76
Balance en magasin, 30 juin 1892....	5	7	20	12	18	230	381	150	..	75	34	276	286	...	..	..	13	86	23	1	..	26	21	57	1,928 65

* Des facteurs et percepteurs promus, démis, congédiés ou décédés.

WILLIAM WHITE,
Sous-directeur général des postes.

SIDNEY SMITH,
Surintendant.

RAPPORT ANNUEL

DU

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR

POUR L'ANNÉE

1892

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1893

[N° 13.—1893.] *Prix : 25 centins.*

A Son Excellence le très honorable lord STANLEY *de* PRESTON, *gouverneur général du Canada, etc., etc.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport des opérations du département de l'intérieur pour l'exercice terminé le 31 octobre 1892.

Respectueusement soumis,

T. MAYNE DALY,

Ministre de l'intérieur.

OTTAWA, 21 mars 1893.

TABLE DES MATIÈRES

PAGE.

Rapport du sous-ministre de l'intérieur ix

PARTIE I.—TERRES DE LA COURONNE.

Rapport de H. H. Smith, commissaire des terres de la couronne 1
A.—Etat du travail, etc., au bureau du commissaire 10
B.—Etat des arrivées à la bâtisse d'immigrat'n, Winnipeg. 11
C.—Etat comparatif de l'immigration, bâtisse de do 12
D.—Traduction d'annonces du *Scandinavian* de Chicago 12
do Wm Pearce, surintendant des mines 13
do J. M. Gordon, inspecteur des agences des terres fédérales 18
Etat annuel du travail exécuté dans les diverses agences des terres fédérales du Manitoba, des territoires du Nord-Ouest et de la Colombie-Britannique 19
do G. U. Ryley, terres à bois, terres minérales et à pâturages 20
Tableau des fermiers de pâturages, les numéros et l'étendue des terrains affermés 22
Nombre de bestiaux, chevaux et moutons dans les districts à pâturages d'Alberta et Assiniboïa 23
Etat de l'ouvrage fait durant l'année 23
do des coupes de bois et scieries 23
do des permis de pâturages et de coupe de foin 23
de de concessions minières, de carrières et de chutes d'eau 24
A.—Etat des recettes provenant des bois de la couronne 24
B.—Etat des recettes provenant des pâturages, des terres à foin et des terrains miniers 25
C.—Etat des recettes provenant des terres des écoles à compte des droits sur les bois et terres à foin 26
D.—Etat des recettes provenant des pâturages, des terres à foin et des terrains miniers, à compter de l'exercice 1872-73, jusqu'au 30 juin 1892 27
E.—Etat des recettes provenant des bois, terres à foin et terrains miniers, à compter de l'exercice 1872-73, et se terminant le 31 octobre 1892 28
do Agence des bois de la couronne d'Edmonton 29
A.—Etat des recettes provenant des bois de la couronne 30
B.—Rapport général du bureau 30
C.—Etat indiquant les scieries en opération en vertu de licences du gouvernement de l'agence d'Edmonton 31
do Agence des bois de la couronne de la Colombie-Britannique 32
Etat indiquant les scieries en opération en vertu de licences du gouvernement, dans la zone des chemins de fer, dans la province de la Colombie-Britannique 33
do Agence des bois de la couronne de Winnipeg 34
A.—Etat des recettes de l'agent des bois de la couronne, Winnipeg 37
B.—Etat indiquant le nombre de scieries en exploitation dans la province du Manitoba et le district d'Assiniboïa 38
C.—Rapport général du bureau des bois, Winnipeg 40

Département de l'Intérieur.

PAGE.

Rapport de Wm Mills, chargé des terres de l'artillerie et de l'amirauté..... 41
A.—Etat des ventes faites durant l'année..... 43
B.—Etat indiquant les localités dans lesquelles des paiements ont été faits..... 43
C.—Etat des recettes..... 44
do J. A. Pinard, division du comptable..... 45
A.—Etat des recettes provenant de différentes agences des terres fédérales..... 46
B.—Etat des recettes provenant des terres de l'artillerie.... 47
C.— do do des écoles..... 47
D.— do honoraires reçus des régistrateurs..... 48
E.— do recettes provenant des amendes et confiscations dans les territoires du Nord-Ouest..... 48
F.—Etat des recettes provenant du revenu casuel..... 49
G.— do do des différentes agences des terres fédérales..... 50
Annexe A.—Etat des entrées affectant les terres fédérales faites au bureau principal..... 51
do B.—Relevé des lettres patentes émises pour terres fédérales, et nombre d'acres..... 52
do C.—Etat indiquant le nombre de lettres patentes envoyées aux divers régistrateurs de districts d'enregistrement, et le nombre d'avis envoyés aux personnes à qui des lettres patentes ont été accordées..... 53
do D.—Etat indiquant le nombre d'actes de transfert enregistrés au bureau principal à Ottawa, et montant des honoraires pour ces actes..... 53

PARTIE II.—ARPENTAGES DES TERRES FÉDÉRALES.

Rapport de E. Deville, arpenteur général..... 3
Tableau des arpenteurs fédéraux employés durant l'année.... 7
do des travaux exécutés par le bur. lithographique..... 9
do W. F. King, astronome en chef..... 10
Intersections consécutives des lignes de sections par la limite de la zone du ch. de fer (Col. ang.) Toutes les lignes de la section sont exprimées comme étant la limite d'une section au nord ou à l'est..... 14
Intersections consécutives des lignes de sections depuis la frontière internationale jusqu'au sommet des mont. Roch. 20
do J. S. Dennis, inspecteur en chef des arpentages..... 25
Cédule des townships dans lesquels les coins des arpentages primitifs ont été remarqués de nouveau..... 31
Cédule des townships où les coins perdus ont été rétablis et marqués..... 32
do E. W. Hubbell, A.F., rétablissement des marques des coins d'arpentages dans le district d'Edmonton..... 33
do C. F. Miles, A.F., rétabliss. des marques des coins, dist. d'Edm. .. 35
do J. Gibbons, A.F. do do ... 37
do A. St-Cyr, A.F., subdivision des townships..... 41
do W. O'Gilvie, A.T.F., arpent. du district de Prince-Albert..... 43
do P. R. A. Bélanger, A.F. do do 49
do C. E. Bourgault, A.F. do do 52
do Thos. Fawcett, A.F., explorations et arpentages dans le district de la Saskatchewan.....
Tableaux météorologiques..... 68
do S. Drewry, A.F., triangulation dans la zone des ch. de fer, C.-B. 71
do J. J. McArthur, A.F., lever topogr. dans les mont. Rocheuses. 77

PAGE.

Rapport de J. Vicars, A.F., arpentages dans les circonscriptions de Kamloops et New-Westminster 82
do Otto J. Klotz, A.T.F., déterminations des longitudes 84
Programmes d'examen du conseil des examinateurs pour les arpent. fédéraux 106

PARTIE III.—TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Rapport du lieutenant-gouverneur Royal sur l'administration du Nord-Ouest pour l'année 1892 3
Liste des juges de paix 6
Liste des permis d'importation de boissons enivrantes dans les territoires du Nord-Ouest 14

PARTIE IV.—KÉWATIN.

Rapport du lieutenant-gouverneur Schultz, pour l'année 1892 3

PART V.—PARC DES MONTAGNES-ROCHEUSES

Rapport du surintendant du parc des Montagnes-Rocheuses 3
Tableaux météorologiques 5
Tableaux statistiques 8

PARTIE VI.—IMMIGRATION.

Rapport de sir Charles Tupper, baronnet., G.C.M.G., C.B., haut-commissaire pour le Canada 3
do M. John Dyke, Liverpool, Angleterre 18
do M. John W. Down, Bristol, do 29
do M. Thomas Grahame, Glasgow, Ecosse 32
do M. Thomas Connolly, Dublin, Irlande 40
do M. H. Merrick, Belfast do 42
do M. P. Doyle, Québec, Québec 47
do M. E. M. Clay, Halifax, Nouvelle-Ecosse 55
do M. J. J. Daley, Montréal, Québec 68
do M. S. Gardner, Saint-Jean, N.-B 78
do M. A. Akerlindh, Ottawa, Ontario 84
do M. R. L. Alexander, Calgary, Alberta 85
do M. Amos Rowe do 89
do M. Geo. Young, Lethbridge, Alberta 90
do M. C. E. Phipps, Estevan, Assiniboïa 91
do M. W. M. Hilliard, Minnedosa, Manitoba 93
do M. W. H. Stevenson, Régina, Assiniboïa 95
do M. M. V. McInnes, Port-Huron, Mich., E.-U 96
do M Alfred F. Holmes do do 99
do M. E. G. Wiswell, Lewiston, Me., E.-U 100
do M. Jas. Anderson, Chesaning, Mich., E.-U 101
do des délégués du Michigan 102
do do 105
do M. A. R. Code, Bay-City, Mich., E.-U 107
do de la délégation des cultivateurs du Michigan 108
do M. S. Minaker, Bathgate, Dak. N., E.-U 108
do M. H. S. Scatcherd, Bad-Axe, Mich., E.-U 112
do M. B. L. Baldwinson, Winnipeg, Manitoba 114
do M. C. O. Swanson, Waterville, Québec 140
do Société protectrice d'immigration des femmes de Québec (Mme E. Corneil) 142
do M. J. W. Montague, Stevens-Point, Wis., E.-U 143
do M. W. Ritchie, Grafton, Dak. N., E.-U 144
do M. T. W. Child, Lewiston, Me., E.-U 145
do des délégués du Maine 146

Département de l'Intérieur.

	PAGE.
Rapport de M. H. H. Smith, Creighton, Néb., E.-U	149
do M. J. G. Jessup, Calgary, Alberta	151
do M. W. H. Hiam, Brandon, Manitoba	152
do M. E. W. McCrea, Cooperstown, Dak. N., E.-U	153
do M. D. J. Waggoner, Richford, Vt., E.-U	154
do M. W. A. Webster, Aberdeen, Dak. S., E.-U	156
do M. W. G. Pentland, Birtle, Manitoba	158
Extrait du rapport annuel du conseil local du gouvernement, (Angleterre) 1891-92	159

PARTIE VII.—RIVIÈRE DE LA PAIX ET SES AFFLUENTS.

Rapport de Wm Ogilvie, A.T.F., sur la rivière de la Paix et ses affluents	3
Position géographique des principaux points visités	21
Ressources du district:—	
Bois de construction	23
Minéraux	26
Houille	29
Bitume	30
Or	30
Ressources agricoles	31
Fourrures	40
Aborigènes	44

RAPPORT ANNUEL

DU

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR

POUR L'ANNÉE 1892.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 13 mars 1893.

A l'honorable T. MAYNE DALY,
Ministre de l'intérieur.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du département de l'intérieur pour l'année 1892. Ce rapport couvre les opérations du département dans toutes ses agences, de même qu'au bureau principal, jusqu'au 31 décembre dernier.

La plus grande partie des opérations de ce département, dans toutes ses ramifications, consistant principalement dans l'arpentage des terres publiques, l'introduction des colons venant de pays étrangers, et leur établissement sur les *homesteads*, commence à l'ouverture du printemps et se termine au commencement de l'hiver. Afin que le parlement puisse obtenir une bonne idée de ce qui s'est fait pendant la saison précédant la session, il est absolument nécessaire que ce rapport se termine au 31 décembre. On ne doit pas oublier cependant que la tâche d'obtenir des agents depuis Halifax jusqu'à Westminster, et des arpenteurs qui ont travaillé dans les parties les plus reculées de ce grand pays, tous les matériaux nécessaires pour former, dans un volume, un compte rendu coordonné des opérations de ce département en Canada, de même que la tâche d'avoir d'Angleterre, non seulement le rapport du haut-commissaire au sujet de l'immigration, mais aussi ceux des différents agents sous sa juridiction, et présenter le tout imprimé dans la courte période de deux mois, à l'époque la plus occupée de l'année, à cause des travaux incidents de la session, demande de la part des officiers de ce département une grande somme d'énergie et d'activité. La grande précipitation avec laquelle ce rapport doit être préparé nous place tous, mais spécialement ceux qui font les levés topographiques, dans une position désavantageuse. Les arpenteurs se plaignent d'être obligés de présenter, dans le cours d'une semaine ou deux, vu que leurs opérations s'étendent jusque vers le milieu de décembre, un rapport manuscrit dont la rédaction devrait en justice prendre un ou deux mois. Il ne serait pas raisonnable, conséquemment, de chercher l'excellence de la forme littéraire dans un livre bleu publié dans de telles conditions ; non plus, au sujet des arpentages, l'exactitude scientifique que l'on pourrait obtenir si plus de temps pouvait être consacré à leur préparation. Il n'est pas nécessaire, non plus, d'ajouter que les difficultés attenantes à la publication de ce rapport ne sont pas terminées lorsque les matériaux dont il est formé ont été recueillis, car ces matériaux sont envoyés à l'impression justement au moment où la session du parlement donne un surcroît d'ouvrage.

Département de l'Intérieur.

CHANGEMENTS IMPORTANTS.

Deux changements importants ont eu lieu depuis la date de mon dernier rapport. Le premier, par ordre chronologique, a été le transfert des affaires d'immigration et émigration du département de l'agriculture au département de l'intérieur. Ce transfert a été autorisé par ordre en conseil le 14 mars dernier. Un changement de cette nature ne pouvait pas naturellement être accompli dans une journée, ni même dans un mois, et notre département n'a pas eu le contrôle des affaires d'immigration et émigration avant le premier mai.

L'autre changement important est la retraite de l'honorable Edgar Dewdney comme ministre de l'intérieur, sa nomination à la charge de lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique, et votre acceptation du portefeuille de l'intérieur, qui a eu lieu le 17 octobre dernier.

IMMIGRATION

Les deux questions de l'immigration et de la colonisation de nos terres publiques sont naturellement intimement liées. Outre cela, la tendance de l'immigration dans ces dernières années a été si forte dans la direction des plaines fertiles et immenses du Manitoba et du Nord-Ouest, qu'il a paru désirable d'unir ces deux branches sous le contrôle du même département pour plus de facilité d'administration. Je saisis cette occasion de dire pour moi-même et pour ceux qui travaillent avec moi, sous le ministre de l'intérieur, à l'administration des affaires de ce département, combien nous comprenons la grande importance de la question, et la responsabilité énorme que l'on nous a ajoutée. Je saisis aussi cette occasion d'exprimer ma gratitude à M. John Lowe, le sous-ministre du département de l'agriculture, pour l'empressement généreux qu'il a mis en toute occasion à nous donner le bénéfice de ses connaissances particulières et de sa longue expérience, acquises pendant les nombreuses années que le département de l'immigration a été sous sa direction personnelle. Il me serait difficile de trouver les mots propres pour exprimer jusqu'à quel point cette disposition de la part de M. Lowe a facilité la continuation satisfaisante des travaux d'immigration depuis que ce service a été transféré au département de l'intérieur.

RÉORGANISATION DU SERVICE D'IMMIGRATION.

Le transport du service d'immigration a naturellement amené une réorganisation assez étendue du département de l'intérieur, et immédiatement après que le changement a été décidé j'ai reçu des instructions de votre prédécesseur pour faire une enquête sérieuse, et lui faire rapport sur ce que je croirais nécessaire de faire. Comme le rapport qui a été le résultat de ces instructions a reçu son approbation et subséquemment l'approbation du gouvernement, peut-être que le moyen le plus direct de vous faire connaître la situation, est de vous soumettre un résumé de ce rapport.

Les premières questions qui furent considérées étaient :—

1° La continuation des agences d'immigration dans les provinces de l'est.

2° La continuation des agences d'immigration comme telles, dans le Manitoba, dans le Nord-Ouest et dans la Colombie anglaise ; et

3° La continuation de la collection des statistiques d'immigration.

L'existence des agences d'immigration dans les différentes parties du Canada avait apparemment trois objets en vue :—Premièrement, il y avait les agences à Montréal, à Québec, à Halifax et à Saint-Jean, qui sont des ports où les paquebots

transatlantiques débarquent les immigrants ; deuxièmement, il y avait les agences à l'ouest du lac Supérieur, chargées du soin et de la distribution des immigrants désirant s'établir dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest, et la Colombie anglaise, presque tous sur des terres qui sont la propriété du gouvernement du Canada, ou qui ont été accordées comme subventions pour la construction de quelques chemins de fer ; et troisièmement—il y avait les agences dans les provinces d'Ontario, de Québec et de la Colombie anglaise, qui ne faisaient que recevoir et distribuer ces immigrants appartenant à la classe des garçons de ferme, ou ceux qui, s'ils s'établissaient à leur compte, achetaient leurs terres des gouvernements provinciaux ou de particuliers.

L'on maintenait des agences de la troisième catégorie à Victoria et Vancouver, C.-B., à London, Hamilton, Toronto, Kington, Prescott, Port-Arthur et Ottawa, dans Ontario ; et Sherbrooke, dans la province de Québec. J'indiquai dans mon rapport que si ces agences étaient continuées, elles devraient l'être par les autorités provinciales, puisque l'administration des terres de la couronne dans chaque cas, et les revenus qui en dérivent, appartiennent aux gouvernements des provinces respectives.

La politique en vertu de laquelle les diverses agences ont été établies, a été décidée à une conférence entre les délégués des gouvernements du Canada, d'Ontario, de Québec et du Nouveau-Brunswick, tenue à Ottawa le 13 octobre 1868 ; à cette conférence il a été convenu, entre autres choses, que le gouvernement général établirait et maintiendrait dans un état d'efficacité des bureaux d'immigration à Londres, Angleterre, et à différents autres endroits dans le Royaume-Uni et sur le continent européen, suivant ce que le gouvernement jugerait à propos de temps à autre ; il fût décidé aussi que le gouvernement fédéral paierait les dépenses des bureaux d'immigration à Québec, Montréal, Kingston, Toronto, Hamilton, Ottawa, Halifax et Saint-Jean, N.-B., les provinces de leur côté s'engageant à établir un système d'agences d'immigration efficaces, sur leurs territoires respectifs, et d'adopter une politique libérale pour l'établissement et la colonisation de leurs terres incultes. La nomination d'agents provinciaux en Europe et ailleurs fut aussi autorisée, bien que l'on n'en sentit pas la nécessité immédiate, et en vertu de cette convention quelques provinces nommèrent de tels agents européens. Le 28 octobre 1869, fut tenue une autre conférence du même genre, à laquelle le gouvernement fédéral et les gouvernements d'Ontario et Québec étaient représentés et à laquelle on discuta le projet de préparer et distribuer des brochures, cartes, etc., pour faire connaître le pays ; on discuta aussi la question de fournir des abris aux immigrants à Toronto. En octobre 1870, eut lieu une autre conférence, à laquelle le gouvernement du Canada et les gouvernements des provinces d'Ontario, de Québec et du Nouveau-Brunswick furent représentés, et à laquelle des questions de même genre furent réglées. En septembre 1871, les représentants des gouvernements du Canada, d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, du Manitoba et de la Colombie-Britannique, s'assemblèrent à Ottawa, et réaffirmèrent presque dans les mêmes termes la convention de 1868, mais Victoria, C.-B., fût spécialement mentionné comme devant être un endroit où le gouvernement général devrait maintenir un bureau efficace d'immigration. Pour la première fois aussi, il fût spécialement défini que le gouvernement du Canada ne se bornerait pas seulement à disséminer les renseignements relatifs au Canada en général que l'on pourrait juger nécessaires pour le bien de l'immigration, mais l'on s'engagea spécialement à publier des renseignements concernant particulièrement le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.

La dernière convention de ce genre eut lieu en novembre 1874 ; le Canada, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse y étaient représentés. L'objet particulier de cette conférence paraît avoir été la discussion des moyens à prendre pour obvier à la dépense inutile de forces et d'argent, et au défaut d'ensemble dans les conseils donnés par les agents, qui dans quelques cas venaient en conflit réel, que l'action séparée et individuelle de la part des provinces avait conduit jusqu'au point de jeter beaucoup de défiance dans l'esprit des immigrants. Cette conférence réaffirma le principe que le contrôle et la direction de toutes questions en rapport avec l'immigration seraient sous le contrôle du gouvernement fédéral ; il fut décidé que les agences indépendantes dans les provinces seraient discontinuées, et s'il fallait représenter les provinces, cela pourrait se faire au moyen d'agents ou sous-agents sujets à la direction et aux intructions du gouvernement du Canada. On décida aussi, à la même conférence, d'inaugurer le système de paiements partiels par le gouvernement fédéral en réduction du prix de transport des immigrants sur l'océan, système qui a été abandonné depuis ; l'on fournit aussi au bureau de Londres de plus amples moyens pour distribuer les brochures contenant des renseignements sur les différentes provinces. Les clauses 10 et 11 de cette convention se lisaient comme suit :—

" 10. Que le bureau de Londres sera un bureau de référence et d'informations pour toutes personnes venant de l'une ou l'autre des provinces.

" 11. Les provinces contribueront dans le paiement de l'augmentation des dépenses du bureau de Londres provoquée par ces arrangements, pour chacune la part suivante :—

" Province	d'Ontario	$5,500
"	de Québec	2,000
"	du Nouveau-Brunswick	1,000
"	de la Nouvelle-Ecosse	1,000

" Dans le cas ou les deux dernières provinces ci-nommées s'uniraient pour nommer un seul sous-agent leur contribution conjointe sera de $1,500.

" Et dans le cas ou la Colombie-Britannique et l'Ile du Prince-Edouard voudraient profiter du bureau canadien à Londres, chacune paiera au gouvernement fédéral la somme qui pourra être convenue avec le ministère de l'agriculture. "

Comme aucune des provinces n'a jamais versé les contributions stipulées, et comme les conditions n'ont jamais été exécutées de bonne foi par les provinces, je recommandai que les agences à London, Hamilton, Toronto, Kington, Prescott, Port-Arthur et Ottawa, dans Ontario ; Sherbrooke, dans Québec, et Victoria et Vancouver, dans la Colombie, fussent fermées.

Un arrêté adopté en conseil le 28 mai dernier a sanctionné cette décision, et ces agences furent fermées à la fin de l'exercice 1891-92. Avis en fut envoyé aux différentes provinces avec l'assurance que le gouvernement du Canada continuerait à promouvoir l'immigration dans toutes les provinces, et coopérerait avec les différents gouvernements provinciaux à l'exécution de tout plan sur lequel on s'entendrait comme étant avantageux aux provinces et au Canada en général.

Depuis cette époque vous avez vous-même été en correspondance avec les autorités provinciales sur ce sujet.

Quant à la seconde question, l'un des buts du gouvernement en transférant le contrôle et la direction de l'immigration au département de l'intérieur, était de permettre de consolider sous un même chef et un même service d'employés les dépenses et les efforts faits autrefois par deux départements et deux services d'officiers, en vue de la colonisation du Nord-Ouest. Le premier pas dans cette direction a été fait orsque la surintendance générale des travaux d'immigration dans le Nord-Ouest a été

placée entre les mains du commissaire des terres fédérales. Pour mettre cette décision à effet, les agences d'immigration ont été abolies comme telles, et chaque agent de terres fédérales a été régulièrement et spécialement nommé agent d'immigration pour le district des terres dont il était l'officier en chef. Le seul service que l'agent d'immigration peut rendre à l'immigrant, à part le soin qu'il en prend, depuis son départ jusqu'à son arrivée en Canada, est de l'aider à trouver une terre ou de l'emploi, selon que les circonstances le demandent. Il ne peut lui aider à obtenir de la terre que par l'entremise du bureau des terres. Quant à l'emploi, chaque agent des terres fédérales peut tenir et tient maintenant un registre pour les serviteurs, comme l'agent d'immigration à Winnipeg a fait jusqu'à présent. Il est clair que les deux services indiqués peuvent être rendus à l'immigrant avec beaucoup plus d'efficacité et d'économie par un seul et même personnel d'employés.

Quant au troisième sujet, la collection de statistiques d'immigration paraîtrait avoir été le principal travail fait aux agences d'immigration dans Ontario et dans Québec, à part la réception et la distribution des immigrants nouvellement arrivés, ce qui est le devoir légitime des provinces. Mais le personnel que l'on employait n'était pas suffisant en nombre pour recueillir des informations suffisantes sur lesquelles on pouvait baser une statistique sûre.

A ce sujet, je pris la liberté, dans mon rapport, de faire remarquer que les nombreuses routes par lesquelles on peut entrer en Canada ou en sortir, et l'étendue de la ligne de frontière entre le Canada et les Etats-Unis, rendaient le coût de collection de statistiques de cette sorte, si on les voulait complètes, tout à fait hors de proportion avec l'utilité de ces chiffres, et qu'il valait mieux abolir entièrement le système. Le recensement des vieilles provinces est fait tous les dix ans, et la loi permet de faire un recensement du Nord-Ouest plus souvent même si on le désire. Le département de l'intérieur a, l'année dernière, gardé un registre parfait de la nationalité de toutes personnes qui ont pris des inscriptions de homesteads sur les terres publiques dans le Manitoba et dans le Nord-Ouest, avec le nombre de membres dans chaque famille. Ce registre se continue, et les renseignements qu'il contient sont un peu augmentés. Les différentes compagnies de chemin de fer ont aussi consenti à fournir au gouvernement les mêmes informations concernant les colons qui s'établissent sur leurs terres, et les compagnies de steamers ont continué comme dans le passé à fournir des renseignements concernant la nationalité, la destination et le nombre des passagers qu'ils transportent sur l'Atlantique. Ces rapports de steamers sont, en vertu du système actuel, contrôlés au port de débarquement par nos agents d'immigration, et un nouveau contrôle des immigrants du Nord-Ouest a lieu à Winnipeg, où ces personnes se font inscrire afin d'obtenir le boni accordé par l'arrêté du conseil du 27 septembre 1890. L'on a soumis de plus que même si l'on pouvait faire le dénombrement de toutes les personnes à leur entrée en Canada, il n'y a aucun moyen de constater combien longtemps elles y demeurent ; et que le gouvernement devrait se contenter de l'information contenue dans le nombre d'arrivées, le recensement décennal étant celui auquel, en définitive, tous doivent avoir recours pour avoir des renseignements exacts sur cette question.

L'économie réalisée dans les salaires cette année, comparée avec l'exercice 1891-92, sera d'environ $20,000.

D'un autre côté, nous avons pu faire certains changements qui, nous l'espérons, auront l'effet d'améliorer le traitement des immigrants depuis leur débarquement à Québec jusqu'à leur destination finale. L'on a conservé dans leur emploi les officiers

du département de l'agriculture qui accompagnent les immigrants depuis leur débarquement du paquebot jusqu'à leur destination dans les provinces maritimes, et l'on a pris des arrangements pour que chaque train de chemin de fer portant des passagers à destination d'endroits situés à l'ouest du lac Supérieur, sera chaque jour rencontré par un officier, qui montera à bord du train le matin, et accompagnera les immigrants jusqu'à ce qu'il rencontre le train correspondant se dirigeant vers l'est. Les officiers auxquels est confié ce travail sont stationnés à Halifax (en hiver et de bonne heure le printemps), Québec, Montréal, North-Bay, Port-Arthur et Winnipeg, de façon que tout le long du voyage les immigrants ont l'avantage de la surveillance et des avis d'un officier du gouvernement, dont le devoir spécial est de voir à leur confort, et qu'ils soient protégés contre ces différentes exactions auxquelles des étrangers sont plus ou moins exposés en pays étranger. On a pris le plus grand soin à choisir pour remplir ce devoir difficile des employés sûrs et éprouvés, et ayant les qualités spéciales nécessaires; et les compagnies de chemins de fer leur fournissent toutes les facilités désirables pour remplir leurs devoirs. Des arrangements ont de plus été pris en vertu desquels le département sera averti à l'avance par les compagnies de steamers des dates auxquelles devront arriver des immigrants étrangers, afin que nous puissions les faire recevoir au port de débarquement par des officiers parlant leur langue, qui les accompagneront tout le long ou une partie du voyage au Nord-Ouest, selon ce qui sera nécessaire, et que des guides pour leur aider à trouver des *homesteads* soient prêts à les recevoir à leur arrivée à destination.

RAPPORT DU HAUT-COMMISSAIRE SUR L'ÉMIGRATION.

Le rapport sur l'émigration du haut-commissaire, sir Charles Tupper, et les rapports pour 1892, des différents agents d'émigration en Angleterre et en Irlande, seront imprimés séparément. Nous aurons aussi un volume qui formera une addition importante à notre littérature d'émigration, et l'on propose d'en faire imprimer un certain nombre d'exemplaires supplémentaires pour être distribués spécialement par le bureau du haut-commissaire à ceux qui demandent des informations sur le Canada.

Comme le rapport de l'inspecteur des pénitenciers a attiré une attention considérable sur la question de l'immigration des enfants, je désire attirer tout spécialement votre attention sur cette partie du rapport du haut-commissaire.

La diffusion considérable dans les vieux pays d'informations concernant le Canada, et dont il est fait mention dans le rapport du haut-commissaire, est un sujet de félicitation, et devra profiter beaucoup à notre pays. Il est aussi très satisfaisant de voir par les lettres contenues dans ce rapport que les délégués des fermiers locataires, qui ont visité le Canada en 1890, continuent à prendre beaucoup d'intérêt à notre pays et à nous rendre de bons services.

Sir Charles Tupper parle dans son rapport d'un projet pour permettre à des personnes ayant des moyens restreints et déjà dans le pays, de venir en aide à leurs parents ou amis qui désirent venir au Canada ; vous savez qu'un projet de ce genre a été préparé et est en ce moment soumis à l'étude; l'on a fait aussi les démarches nécessaires pour faire connaître aux différents gouvernements provinciaux ce que sir Charles Tupper dit de l'Institut impérial.

INSPECTION DES ENFANTS PAUVRES.

Je crois qu'il est bon, dans l'intérêt de cette question, de publier l'extrait suivant du rapport du *Local government Board of London*, Angleterre, pour 1891-92, concernant l'inspection des enfants pauvres qui émigrent en ce pays :—

"Depuis la publication de notre dernier rapport, nous avons reçu, par l'entremise du Bureau Colonial, de nouveaux rapports faits par les officiers d'immigration du département de l'agriculture du Canada, concernant les visites qu'ils ont faites des résidences des enfants envoyés en Canada par des bureaux de gardiens avec notre approbation. Ces rapports s'appliquent à 479 enfants ; sur ce nombre il y en a sept dont les officiers d'immigration n'ont pu retrouver les traces.

"Nous sommes heureux de constater, à quelques exceptions près, que les rapports sont d'une nature très satisfaisante. Les rapports disent que les enfants sont généralement satisfaits de leur sort et bien soignés, et que la plus grande partie des familles où ils sont placés sont au-dessus de la critique. Bien que dans plusieurs cas l'on parle de défauts dans le caractère, les dispositions ou habitudes des enfants, il paraît y avoir eu comparativement peu de cas dans lesquels les parents adoptifs aient exprimé l'intention de renvoyer les enfants en conséquence de ces défauts. Les rapports montrent que dans quelques cas, des enfants et leurs parents d'adoption sont devenus très attachés les uns aux autres ; et que dans d'autres cas les parents agissent envers ces enfants d'adoption avec le plus grand dévouement et en véritables parents, et prennent à cœur le bonheur présent et futur des enfants confiés à leurs soins. Il y a un peu moins de cas d'adoption qu'autrefois; mais il est clair, d'après les rapports, présents et précédents, que le système d'adoption, en Canada, n'implique pas nécessairement l'idée que les parents qui reçoivent ces enfants les adoptent définitivement comme leurs enfants et qu'ils en prendront toujours soin comme tels. Il n'y a que cinq familles au sujet desquelles les rapports ne sont pas favorables, et dans deux de ces familles des rapports disent que les enfants ont été maltraités et nourris insuffisamment. Les officiers d'immigration font des rapports défavorables quant à l'état mental et physique de huit de ces enfants, dont un a été renvoyé en Angleterre comme insensé. Ces rapports montrent incidemment que pour la plus grande partie les enfants sont placés dans les familles avec l'entente qu'ils seront nourris, vêtus et instruits jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge de 15 ans, âge auquel on leur paiera des gages de $3 et $4 par mois. Ces rapports montrent aussi que les asiles canadiens affiliés aux différentes sociétés d'émigration sont d'une grande assistance pour le bien-être et la surveillance des enfants. Les enfants qui ne sont pas satisfaits des maisons où ils sont placés, ou ceux qui tombent malades, paraissent avoir été fréquemment envoyés dans ces asiles, qui les replacent ensuite dans des familles après les avoir corrigés ou soignés, suivant le cas. Nous avons envoyé des exemplaires de ces rapports aux différents bureaux de gardiens qui s'occupent de l'émigration des enfants, et nous avons demandé des explications supplémentaires sur tels cas qui ne sont pas absolument clairs."

LA SAISON D'IMMIGRATION.

Malgré l'influence contraire exercée par l'épidémie cholérique, l'immigration de 1892 montre une augmentation très satisfaisante. Les statistiques d'immigration n'étant plus recueillies qu'à quelques endroits particuliers, comme il a déjà été expliqué, les tableaux comparatifs publiés les années dernières ont dû, comme conséquence nécessaire, être abandonnées; mais il n'est pas hors de place d'attirer l'attention sur les chiffres obtenus dans les agences d'Halifax, Québec et Montréal. Les arrivées à ces trois ports s'élèvent en chiffres ronds à 52,000. De ces immigrants 28,000 ont déclaré leur intention de s'établir en Canada, tandis que la majorité du reste déclarait être en route pour les Etats-Unis. Le Manitoba, le Nord-Ouest et la Colombie en réclament 12,000 pour leur part, et nous avons établi un contrôle très intéressant sur ce mouvement d'immigration en comparant le nombre d'immigrants rapporté par les agents d'immigration et les billets de passage vendus par les com-

pagnies de chemin de fer du Pacifique et du Grand-Tronc. Le nombre total de personnes (âmes) en route pour le Manitoba, le Nord-Ouest et la Colombie, pendant les premiers six mois de 1892, a été de 7,252, tandis que les billets vendus par les deux compagnies de chemin de fer représentent 5,468 adultes. A ces billets qui sont pour des " adultes " il faut, pour avoir le nombre " d'âmes ", prendre le tiers de ce nombre et l'y ajouter, ce qui fait un total de 7,320. Prenant en considération l'irrégularité inévitable des rapports au commencement et à la fin de la saison, un accord aussi rapproché des chiffres est remarquable, et doit être considéré comme une preuve de l'exactitude des rapports fournis par les agents d'immigration. Environ 7,000 passagers de cabine sont inclus dans les arrivées, mais on a constaté qu'il était impossible, excepté pour quelques-uns qui débarquent à Halifax, de connaître avec aucun degré de certitude le but final du voyage des immigrants. Les différents agents du département font des rapports favorables quant à la qualité des immigrants pendant l'année, et disent que, règle générale, ils étaient bien pourvus d'argent. Ceux qui cherchaient de l'emploi ont été placés sans difficulté, et la demande pour les servantes a été beaucoup plus grande que l'offre.

CHANGEMENTS DANS LE DÉPARTEMENT.

Je regrette d'avoir à enregistrer la mort de M. Arthur Bristowe, arrivée le 12 juin dernier ; M. Bristowe était employé dans la division des lettres patentes.

Nous avons aussi à enregistrer un décès dans le service extérieur, celui de M. J. R. Davidson, commis dans le bureau des terres à Brandon, décédé le 25 juillet dernier.

Par arrêté du conseil en date du 16 avril dernier, l'administration des travaux d'immigration du département, à l'ouest du lac Supérieur, a été mise sous le contrôle du commissaire des terres fédérales à Winnipeg, sujet aux instructions qui peuvent lui être transmises de temps à autre par le ministre de l'intérieur.

Par arrêté du conseil en date du 17 mai 1892, M. Patrick Doyle, sous-agent d'immigration à Québec, a été nommé agent en remplacement de M. Lawrence Stafford, décédé. La charge de sous-agent au bureau de l'agence de Québec a été discontinuée, et M. D. J. Power, commis temporaire, a été nommé commissaire dans le bureau d'immigration de Québec, à un salaire de $1,000 par année, qui lui sera payé à même le crédit voté pour le salaire du sous-agent. M. Power, je regrette de le dire, est mort le 15 août dernier.

TERRES FÉDÉRALES—INSCRIPTIONS POUR HOMESTEADS ET VENTES.

Le tableau suivant est un état comparatif des inscriptions pour homesteads et ventes faites aux différentes agences du département pendant les années 1891 et 1892 :—

	Acres.
Homesteads, 1891—	
Nombre d'inscriptions, 3,523	563,680
Ventes	189,704
	753,384
Homesteads, 1892—	
Nombre d'inscriptions, 4,840	774,400
Ventes	62,828
	837,228

Il y a, comme on pourra le constater, une augmentation très encourageante dans l'étendue des terrains vendus comme homesteads, le nombre d'inscriptions étant plus considérable que dans toutes les années précédentes, à l'exception de deux, 1882 et 1883. Le département, cependant, n'offre pas et n'a pas offert depuis plusieurs années de terres en vente, les transactions de cette nature étant limitées aux préemptions, pour lesquelles on paie, et de temps à autre un quart de section additionnel est vendu à un colon sur un homestead voisin.

NATIONALITÉS DES COLONS.

Bien que, comme il a déjà été dit, l'on ait décidé de discontinuer le système suivi autrefois de recueillir et publier des statistiques générales d'immigration, le tableau suivant du nombre de personnes qui ont pris des homesteads dans le Manitoba et dans les Territoires pendant l'année civile, on trouvera intéressant et exact le tableau suivant, donnant les nationalités et le nombre d'âmes représenté par le nombre d'inscriptions :—

Nationalités des propriétaires de homesteads.	Nombre d'inscriptions.
Canadiens d'Ontario	1,621
" de Québec	214
" de la Nouvelle-Ecosse	27
" du Nouveau-Brunswick	12
" de l'Ile du Prince-Edouard	14
" de la Colombie-Britannique	38
" du Manitoba	*522
" des Territoires du Nord-Ouest	†86
Provinces non données	‡247
Terreneuve	2
Australie	1
Etats-Unis	§513
Anglais	603
Irlandais	51
Ecossais	175
Français	107
Belges	54
Italiens	5
Allemands	95
Austro-Hongrois	136
Russes (autres que Mennonites)	242
Mennonites	13
Norvégiens-Suédois	70
Danois (autres qu'Islandais)	13
Islandais	76
Polonais	5
Roumaniens	3
Inconnus	3
Total	4,948

4,948 inscriptions représentant 14,972 âmes. (Le nombre d'âmes dans chaque famille est obtenu du propriétaire du homestead lui-même lorsqu'il fait son inscription).

* Dont 269 sont des préemptions entrées comme 2e homesteads, par les postulants eux-mêmes.
† Dont 49 sont des préemptions entrées comme 2e homesteads par les postulants eux-mêmes.
‡ Inscrits seulement comme Canadiens.
§ Sur ce nombre 92 sont des Canadiens revenant des Etats-Unis.

Pendant les premiers trois mois de l'année, à une époque à laquelle les renseignements ont été demandés sans aucune intention d'en faire un usage officiel, le département n'a pas demandé le nom de la province du Canada d'où venait celui qui prenait un homestead ; en conséquence nous avons 247 inscriptions sous la rubrique "province non donnée." De ces inscriptions, cependant, on peut en toute sûreté dire que 200 viennent d'Ontario, et le reste peut être divisé proportionnellement

entre les autres provinces. Parmi les inscriptions de gens du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, respectivement, 269 du Manitoba, et 49 du Nord-Ouest, ont des inscriptions de personnes qui ont des préemptions pour deuxièmes homesteads. Ces personnes ne peuvent pas être comptées comme augmentation de la population. Les autres inscriptions dans chacun des cas entrées comme du Manitoba et des territoires, ont été obtenues en partie par des personnes qui ont pris des seconds homesteads qui n'avaient pas été préemptions autrefois, et en partie par des personnes qui ont résidé assez longtemps dans le Nord-Ouest pour les justifier de s'appliquer cette classification. Il n'y a aucun doute qu'une certaine proportion—mais nos rapports ne nous permettent pas de l'établir d'une manière définie—se compose de deuxièmes entrées. Le nombre inscrit comme appartenant au Manitoba et au Nord-Ouest, 608 en tout, représentant environ 1,824 âmes, devrait être déduit du nombre total de 14,972, chiffre qui représenterait l'augmentation véritable de la population calculée par les homesteads, car chaque postulant de homestead est obligé, en faisant son inscription, de donner le nombre de membres dans sa famille. Mais il n'est pas absolument certain que tous les propriétaires de homesteads et leurs familles s'établissent définitivement sur leurs homesteads, ni qu'ils continueront à rester dans le pays s'ils ne résident pas sur leurs homesteads. La quantité d'inscriptions annulées, pour cause de non-exécution des conditions, a été dans ces dernières années d'environ 20 pour 100 du nombre total d'inscriptions. Il n'est pas probable que cette proportion ait été dépassée, l'année dernière du moins, mais elle est plutôt restée en deçà. Acceptant cependant la proportion mentionnée, nous sommes parfaitement justifiables de dire que le nombre total des entrées cette année représente une augmentation permanente de la population de 11,419 âmes.

Un autre point à observer est le grand nombre de Canadiens qui ont pris des inscriptions de homesteads gratuits dans le Manitoba et dans les Territoires pendant l'année. On a pris soin de faire comprendre partout que ce n'est pas la politique du gouvernement d'encourager le mouvement de la population d'une province à l'autre, mais c'est tout de même une satisfaction de voir que ceux qui sentent la nécessité de se déplacer restent au moins dans le pays. Les renseignements que nous recevons des sources les plus autorisées indiquent que l'exode des cultivateurs canadiens aux Etats-Unis est pratiquement fini, et que les compagnies de chemin de fer des Etats-Unis ont trouvé qu'il ne leur était plus profitable de maintenir en Canada leurs agences de colonisation ; elles les ont en grande partie fermé. On peut dire en toute sûreté que l'on ne peut avoir de meilleure garantie pour la prospérité et le bonheur futurs du Nord-Ouest que le fait de voir les pionniers de la colonisation sortir des rangs de notre population canadienne. Outre le haut degré d'intelligence et d'éducation appliqué ou de culture, nos cultivateurs ont déjà l'expérience de nos institutions libres de gouvernement, et spécialement de notre système de gouvernement municipal, circonstance qui sera d'un avantage incalculable, non seulement pour ces colons eux-mêmes, mais pour les colons européens qui s'uniront à eux, et pour lesquels le système de "gouvernement autonome local" qui prévaut en Canada a jusqu'à présent été une simple théorie.

Pendant le cours de l'année dernière 513 inscriptions de homesteads ont été faites par des personnes venant des Etats-Unis ; cette classe de colons est d'une grande valeur parce que, outre qu'ils apportent généralement en Canada tout ce qu'il faut pour la culture—bestiaux, chevaux, instruments d'agriculture—ce qui leur permet de commencer immédiatement la culture de leurs terres, ils ont de plus

l'expérience du climat et du sol de notre région des prairies, ils connaissent les meilleures méthodes d'agriculture, de soigner et nourrir les animaux de ferme, expérience que le fermier d'Angleterre ou d'Europe met quelques années à acquérir.

INSCRIPTIONS DE HOMESTEADS DEPUIS 1871.

Le tableau suivant montre le nombre d'inscriptions de homesteads et de préemptions dont il est fait rapport depuis l'année 1874, et le nombre et proportion de ces inscriptions qui ont été annulées parce que les conditions d'inscriptions n'ont pas été remplies.

Année.	Homesteads.			Préemptions.		
	Nombre d'inscriptions.	Nombre annulé.	Proportion.	Nombre d'inscriptions.	Nombre annulé.	Proportion.
1874	1,376	875	·63	643	603	·93
1875	499	299	·60	391	226	·57
1876	347	147	·42	263	133	·50
1877	845	449	·53	594	344	·57
1878	1,788	1,359	·76	1,580	908	·57
1879	4,068	1,997	·49	1,729	1,429	·82
1880	2,074	661	·32	1,004	474	·47
1881	2,753	920	·33	1,649	735	·44
1882	7,483	3,340	·45	5,654	2,811	·49
1883	6,063	1,631	·26	4,120	1,308	.31
1884	3,753	992	·26	2,762	839	·30
1885	1,858	501	·26	653	306	·46
1886	2,657	641	·24	1,046	334	·31
1887	2,036	404	·19	585	160	·27
1888	2,655	507	·19	454	137	·30
1889	4,416	1,174	·26	1,355	379	·27
1890	2,955	466	·15	371	.....	.....
1891	3,523	288	·08	.....	.....	.....
1892	4,840	95	·01	.....	.....	.....

Département de l'Intérieur.

LETTRES PATENTES.

Le tableau suivant montre le nombre de lettres patentes accordées par le département depuis l'année 1874, et le nombre de celles accordées chaque année qui ont été ensuite annulées : —

Année.	Lettres patentes.	
	Nombre accordé.	Nombre annulé.
Pour les 12 mois finissant le 31 octobre 1874	536	6
do do 1875	492	4
do do 1876	375	4
do do 1877	2,156	13
do do 1878	2,597	32
do do 1879	2,194	57
do do 1880	1,704	41
do do 1881	1,768	11
do do 1882	2,766	11
do do 1883	3,591	16
do do 1884	3,837	24
do do 1885	3,257	18
do do 1886	4,570	17
do do 1887	4,599	26
do do 1888	3,275	34
do do 1889	3,282	30
do do 1890	3,273	20
do do 1891	2,449	35
do do 1892	2,955	27

En vertu de l'amendement apporté, il y a plusieurs années, à l'Acte des propriétés foncières dans les Territoires, l'avis envoyé au régistraire par le ministre de l'intérieur portant que les terres décrites dans l'avis ont été accordées à une compagnie de chemin de fer ayant droit à des terres publiques en vertu d'un acte du parlement, est accepté par le dit régistraire comme si cet avis était des lettres patentes en faveur de telle compagnie. Le même acte prescrit que l'avis d'arpentage et confirmation de l'arpentage de tout township ou partie de township, envoyé à la Compagnie de la Baie-d'Hudson par le ministre de l'intérieur, en vertu du paragraphe 7 de l'article 22 de l'Acte des terres fédérales, sera accepté par le régistraire comme équivalent à des lettres patentes en faveur de la compagnie pour des terres auxquelles elle a droit dans tels townships ou parties de townships en vertu de l'Acte des Terres fédérales. Ces avis couvrent généralement des espaces considérables de terrains, et l'amendement dont il est ici question a eu l'effet de diminuer considérablement l'ouvrage que nécessitait l'octroi des titres de la Couronne.

CORRESPONDANCE.

Le tableau suivant montre le nombre de lettres reçues et envoyées par le département chaque année, depuis son établissement :—

Année.	Lettres reçues.	Lettres envoyées.	Total.
1874	3,482	4,150	7,632
1875	1,974	2,189	4,163
1876	2,256	3,097	5,353
1877	3,137	3,677	6,814
1878	4,622	5,009	10,651
1879	5,526	6,179	11,755
1880	8,222	9,940	18,162
1881	13,605	15,829	29,424
1882	25,500	30,300	55,800
1883	27,180	33,500	60,680
1884	27,525	33,386	60,911
1885	33,970	43,997	77,967
1886	60,964	67,973	128,937
1887	47,845	60,890	108,735
1888	43,407	52,298	95,705
1889	48,316	50,500	99,816
1890	36,200	36,008	72,208
1891	38,000	36,267	75,267
1892	41,990	42,203	84,193

Sur le total de l'année, 8,405 étaient des lettres "recommandées", dont 1,916 reçues et 6,489 envoyées.

Ce tableau montre que nonobstant le système adopté il y a deux ans, réduisant au minimum la correspondance du département, le nombre de lettres pendant l'année s'est accru de 9,000. Cette augmentation a été largement, mais non pas toute, produite par le transfert des affaires d'immigration du département de l'agriculture à ce département.

En vertu du système dont je viens de parler, l'accusé ordinaire de réception de lettres, rapports ou autres documents par les agents et officiers extérieurs de ce département a été discontinué, de sorte que quarante-deux mille et plus de lettres expédiées représentent une certaine somme de soin et d'étude dans leur préparation, et le total représente une somme de travail qui ne laisse pas de relâche au personnel du secrétariat du département.

OPÉRATIONS DE LA DIVISION DES ARPENTAGES TOPOGRAPHIQUES.

Il s'est fait un travail considérable dans cette division du département, principalement dans les districts de Prince-Albert et Edmonton, où l'on s'attend à une forte immigration. On a aussi continué les arpentages ordinaires dans d'autres parties du pays.

ARPENTAGES TOPOGRAPHIQUES.

La triangulation de la zone de chemin de fer dans la Colombie anglaise a progressé favorablement sous la direction de M. Drewry. Vu la réduction de son personnel, M. Drewry n'a fait aucune observation d'angles ou de triangles, mais s'est borné à placer des signaux d'observation pour une autre année. De cette manière il a couvert mille milles carrés, touchant presque la rivière Colombie à Revelstoke.

M. McArthur a ajouté environ cinq cent milles carrés à son levé topographique. Dix-huit feuilles de sa carte ont été publiées, et l'on prépare maintenant des plans de townships basés sur son travail.

ARPENTAGES À PRINCE-ALBERT ET À EDMONTON.

Des plaintes ayant été faites qu'une grande proportion des marques de repère étaient disparues dans ces districts, deux partis furent organisés pour les renouveler. A prince-Albert le parti était sous la direction de M. Ogilvie, qui avait sous lui trois arpenteurs, MM. Bélanger, Bourgault et Laurie. On a donné à M. J. S. Dennis, inspecteur en chef des arpentages, la charge du parti à Edmonton, et il avait sous lui quatre arpenteurs. Outre le renouvellement des marques de repère, ce parti a fait des arpentages là où il était nécessaire d'en faire, et a aidé aux immigrants à se placer sur des terres vacantes.

Cette méthode de faire les arpentages a été adoptée l'année dernière pour la première fois, et les résultats ont été si satisfaisants que je crois que non seulement on peut la continuer en toute sûreté, mais en augmenter beaucoup la pratique dans l'avenir. Il est difficile, pour ne pas dire impossible, de prévoir exactement, une année à l'avance, dans quelle localité les colons se dirigeront, l'année suivante, pour chercher des terres ; les grandes lignes de base ayant été pratiquement établies dans toute la partie du pays au sud de la rivière Saskatchewan, permettant ainsi de commencer, à une journée d'avis, la subdivision de tout township dont on aurait besoin pour les colons, l'on a trouvé avantageux de mettre des topographes officiels possédant toutes les connaissances professionnelles et l'expérience de M. Dennis et M. Ogilvie, en charge d'équipes nombreuses, auxquelles on n'assigne pas avant de partir le champ de leurs opérations, qui est laissé au jugement de l'officier en charge et décidé suivant les besoins qui se font sentir pendant la saison d'arpentage.

ARPENTAGES DE SUBDIVISION.

Onze contrats ont été donnés pour la subdivision de townships, la plus grande partie entre Calgary et Edmonton.

Bien peu, malheureusement, ont été complétés. Ces faillites montrent un des côtés les plus faibles du système de contrat, et ont causé beaucoup de désappointements aux colons et au département.

Un seul parti travaillait dans la Colombie-Britannique. M. John Vicars, qui en avait la charge, n'a pas pu répondre à toutes les demandes d'arpentage, bien qu'il ait été toujours très occupé pendant toute la saison. Mais les crédits votés ne permettaient pas de faire plus.

EXPLORATION.

M. Thomas Fawcett a exploré le pays entre Yorktown et Prince-Albert, afin de choisir les terrains qu'il est désirable de réserver à la colonisation. Le résultat de ses travaux, compris dans sa carte annexée à ce rapport, sera une addition importante aux connaissances que l'on possède déjà sur les territoires du Nord-Ouest, et nous permettra de conduire de la manière la plus économique nos opérations futures dans la région explorée.

DÉTERMINATION DE LONGITUDE.

A la demande du professeur C. H. McLeod, de l'Université McGill, M. Otto J. Klotz a été envoyé pour aider à la détermination de la longitude de Montréal. Les

autres observateurs étaient le professeur McLeod et MM. Turner et Hollis, de l'observatoire royal de Greenwich. On trouvera au nombre des annexes de ce rapport, un compte rendu très intéressant de ces travaux par M. Klotz lui-même.

ARPENTAGES DE SUBDIVISION COMPLÉTÉS JUSQU'À CE JOUR.

Voici le tableau ordinaire d'arpentage de subdivision ou de fermes complété chaque année depuis le commencement des arpentages, avec le résultat des opérations de l'année dernière en plus:—

——	Acres.	Nombre de fermes de 160 acres chaque.
Antérieurement à juin 1873	4,792,292	29,952
En 1874	4,237,864	26,487
1875	665,000	4,156
1876	420,507	2,628
1877	231,691	1,448
1878	306,936	1,918
1879	1,130,482	7,066
1880	4.472,000	27,950
1881	8,147,000	50,919
1882	9,460,000	59,125
1883	27,000,000	168,750
1884	6,400,000	40,000
1885	391,680	2,448
1886	1,379,010	8,620
1887	643,710	4,023
1888	1,131,840	7,074
1889	516,968	3,231
1890	817,075	5,106
1891	76,560	476
1892	1,395,200	8,720
Total	78,615,807	460,099

TERRES BOISÉES, TERRAINS MINIERS ET PATURAGES.

Le revenu des sources ci-dessus s'est élevé pendant l'année dernière à $131,455.52, ce qui accuse une augmentation de $1,552.85 pour le dernier exercice comparé à celui de 1891. Les droits sur le bois, qui cette année sont de $99,303.27, accusent une diminution de $5,396.87, comparés avec l'exercice 1891. De cette somme $30,916.22 représentent des primes, rentes foncières, droits de coupe et autres redevances pour bois abattus sur des terres de la zone du chemin de fer dans la Colombie anglaise, ce qui accuse une diminution de $15,078.09 sur l'année précépente.

Les terres à pâturages montrent un revenu de $24,573.61, ce qui accuse une augmentation de $8,023.51 sur l'exercice précédent. Les droits sur coupe de foin sont de $7,096.81, ce qui accuse une diminution de $604.77 sur l'exercice précédent. Pour les minéraux autres que la houille les recettes ont été de $1,921.52, ce qui accuse une augmentation de $661.62, sur l'exercice précédent. Les recettes provenant de la vente de terrains houillers ont été de $3,374.70, ce qui accuse une augmentation de $1,093.70 sur les recettes de l'exercice précédent. La superficie totale des terrains houillers vendus jusqu'à ce jour est de 13,649.86 acres, et la somme totale reçue est de $141,083.27.

PRIX DU BOIS.

Suit un état comparatif de la moyenne des prix du bois aux différentes agences de la couronne pendant les six dernières années. Les prix que paie le colon pour cet article ont beaucoup baissé pendant cette période, et je ne crois pas qu'on puisse raisonnablement s'attendre à ce qu'ils baissent davantage, sauf dans les endroits éloignés.

Agences.	1885.	1892.	1891.	1892.
	Par M.	Par M.	Par M.	Par M.
Winnipeg	$13.50 à $25	$12.50 à $40	$9 à $19	$18
Brandon	20 à 22	15 à 18	13 à 15	$11 à 15
Minnedosa	10 à 23		12 à 13	11 à 15
Whitemouth	11 à 12	14	9 à 12	
Calgary	25 à 30	12 à 18	12 à 18	10 à 18
Fort-McLeod	30	15 à 43	17 à 40	10 à 39
Lethbridge		30		
Cypress Hills	10 à 15	13	10	
Prince-Albert	30 à 45	20 à 42	20 à 42	17 à 40
Edmonton	25 à 30	20 à 23	10 à 20	16 à 23
Colombie anglaise		9 à 10	9 à 10	10

BOIS D'ÉQUARRISSAGE.

Les règlements concernant la vente des terres fédérales situées dans les limites de la zone de chemin de fer de la Colombie anglaise, approuvés par arrêté du conseil en date du 17 septembre 1887, ont mis au rang des homesteads les terrains agricoles contenant du bois d'équarrissage, mais prescrivent que tout bois marchand sur toute terre inscrite ou vendue sera la propriété de Sa Majesté, mais il sera permis à celui qui a pris une inscription de homestead ou à l'acheteur de couper et d'utiliser tout bois d'équarrissage qui lui sera nécessaire pour construire sa maison, faire ses clôtures ou ses chemins sur la terre ainsi inscrite ou vendue.

Des représentations ayant été faites au ministre de l'intérieur qu'une très grande étendue de la terre ainsi inscrite ou vendue contenait très peu de bois, on fît faire une inspection, dont le résultat fut qu'un arrêté du conseil, en date du 8 janvier 1892, donnait la propriété du bois à celui qui avait acheté la terre où l'avait simplement prise comme homestead, pourvu que l'étendue du terrain boisé dans chaque quart de section n'excédât pas vingt-cinq acres ; et lorsque cette étendue dépasse vingt-cinq acres, une bande de terre boisée dans les limites du quart de section, bande qui sera définie par l'agent des bois de la Couronne dans chaque cas, est accordée au propriétaire ou réservée pour la personne qui a pris une inscription de homestead, suivant le cas.

Aucun autre changement n'a été fait dans les règlements depuis le 20 juillet 1891, excepté la modification de la clause concernant l'érection de scieries, dont j'ai parlé dans mon dernier rapport.

MINÉRAUX AUTRES QUE LA HOUILLE.

Aucun changement n'a été fait dans les règlements depuis le 25 août 1891.

Les rapports des agents des terres fédérales montrent que dans le cours de l'année dernière il a été fait quarante-sept demandes d'emplacements de mines autres que la houille. Le revenu de l'année a été de $1,921.52, non compris les droits, qui se sont élevés à $397.33.

Le nombre total d'acres de terrains miniers vendus jusqu'à ce jour est de 1,782,-87, dont la vente a produit $9,861.52.

TERRAINS HOUILLERS.

L'article 51 des règlements concernant la vente des terrains houillers a été modifié par un arrêté du conseil en date du 9 juillet 1892, en ajoutant les mots "et miniers" à la dernière ligne. Cet article se lit maintenant comme suit:—"Tous les arbitres nommés en vertu de l'autorité de ces règlements prêteront serment devant un juge de paix qu'ils rempliront d'une manière impartiale les devoirs qui leur sont assignés, et ils procéderont à estimer les dommages raisonnables que les propriétaires ou occupants de telles terres, suivant leurs divers intérêts en jeu, supporteront en raison des opérations de tels chercheurs et mineurs." A part cette exception il n'y a pas eu de modification dans les règlements miniers depuis mon dernier rapport annuel.

PATURAGES.

Le nombre de baux est maintenant de 142, couvrant une étendue de 1,901,209 acres. On peut trouver la liste des noms des locataires, et l'étendue louée à chacun, dans le rapport annuel du commis placé à la tête du bureau des terrains boisés, miniers et à pâturages.

Le nombre total de bêtes bovines, chevaux et moutons dans le district d'Alberta et Assiniboïa, d'après les informations recueillies par le département, est comme suit:—

Bêtes bovines	139,283
Chevaux	20,579
Moutons	86,087

Ce département n'est pas en position de donner le nombre d'animaux sur les homesteads et les fermes des particuliers dans ces districts.

PRIX DU COMBUSTIBLE.

L'agent des bois de la couronne à Winnipeg rapporte que pendant l'année dernière 50,000 cordes de bois ont été vendues, dont 40,000 cordes ont été vendues prises sur le wagon à Winnipeg, à $4.50 par corde d'épinette blanche, et $2.50 pour le peuplier; il rapporte aussi qu'environ 25,000 tonnes de charbon anthracite américain ont été importées dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest pendant l'année, et vendues sur le wagon à $10 la tonne, et que plus de 2,500 tonnes de charbon mou américain sont entrées dans le pays pendant l'année, le prix de vente étant de $7.20 la tonne pris sur le wagon. La petite importation de charbon mou est due, sans doute, à l'extension qu'a prise la consommation pour usage domestique du charbon des mines de Souris depuis que ces mines ont été ouvertes. L'agent rapporte que depuis cette ouverture plus de 10,000 tonnes ont été vendues au prix de $4 la tonne à Winnipeg; $4 à Portage-la-Prairie; $3.75 à Brandon; $4.25 à Régina; et $4.35 à Moose-Jaw. L'agent rapporte en outre que 1,500 tonnes de charbon extrait à Athracite et à Canmore, dans Alberta, ont été vendues dans le Manitoba à $8.50 la tonne pris sur le wagon; et 5,000 tonnes de charbon de Lethbridge ont été vendues au détail à Winnipeg pour $7 la tonne pris sur le wagon.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Dans la troisième partie de ce rapport, traitant des Territoires du Nord-Ouest, Son Honneur le lientenant-gouverneur Royal parle de nouveau de la récolte abondante dans les Territoires, l'année dernière, et de l'excellente qualité du grain, qui attire aujourd'hui l'attention des acheteurs sur les marchés du monde.

L'élevage du bétail a aussi été prospère. La construction du chemin de fer depuis Calgary jusqu'à MacLeod a été complétée pendant l'année, et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique a prolongé l'embranchement de Souris jusqu'à Estevan, le centre prospère du district houiller de Souris ; la construction de la ligne entrant dans les territoires au sud d'Estevan a été commencée, et cette ligne sera prochainement reliée avec la ligne-mère du Pacifique.

L'industrie laitière a subi un développement très marqué pendant l'année. Plusieurs beurreries et fromageries ont été établies, et leurs produits ont trouvé une vente prompte à des prix rémunérateurs. Une association laitière a été formée dans les Territoires.

L'ordonnance concernant les licences pour vente de liqueurs, qui est venue en force le 1er mai dernier, a donné généralement satisfaction. Plusieurs changements dont la nécessité a été démontrée par l'expérience faite de l'ordonnance, ont été faits à la dernière session de l'Assemblée législative, et incorporés dans une ordonnance modifiant la première.

Il est aussi question des mesures actives adoptées pour la collection des meilleurs échantillons possibles des produits du Nord-Ouest pour l'exposition de Chicago.

Pendant le trimestre finissant le 30 septembre dernier il y a eu 249 écoles en opération dans les Territoires, avec 295 instituteurs et 6,170 élèves ; ce qui accuse une augmentation de 27 écoles, 28 instituteurs et 718 élèves, sur le trimestre correspondant de l'année précédente. Cinquante-trois nouveaux districts scolaires ont été établis, et il y a maintenant sous considération des pétitions demandant l'érection de quinze nouveaux districts.

DISTRICT DE KÉWATIN.

La partie IV de ce rapport contient un court mémoire par le lieutenant-gouverneur Schultz sur l'état des affaires dans le district de Kéwatin.

On y fait remarquer qu'il n'y a pas eu de crime pendant l'année ; on y rapporte aussi la mort de M. Horace Bélanger, qui s'est noyé accidentellement ; M. Bélanger était le principal juge de paix de Son Honneur pour le district, et l'agent en chef de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Les articles de l'acte du Kéwatin concernant les liqueurs enivrantes ont été mis en vigueur, et des permis ont été accordés sur certificats autorisés pour des fins sacramentelles ou médicinales seulement.

La destruction de leurs moyens de vie à plusieurs points sur les côtes de la mer de ce district a chassé les sauvages de ces endroits et les a obligés à se porter plus à l'intérieur des terres où la chasse et la pêche abondent. Au sujet de l'avenir de ces sauvages Son Honneur poursuit les plans qu'il a déjà exposés dans ses rapports précédents au sujet d'expériences de culture de variétés de grain, racines et foins propres aux climats du nord ; il y est aussi parlé de certaines conditions qu'il serait bon d'observer dans le cas où l'on ferait de nouveaux traités avec les sauvages.

PARC DES MONTAGNES ROCHEUSES.

Le surintendant du parc, M. Stewart, fait rapport que le chemin jusqu'à Anthracite a été complété dans le mois de juin dernier, et heureusement, en bon temps, car la rivière Cascade a débordé immédiatement après et a inondé la vallée, détruisant les ponts et rendant le vieux chemin impassable. L'expérience de cette inondation a en conséquence pleinement justifié la construction du nouveau chemin. Les travaux sur l'avenue Sundance ont été continués, et un bon chemin de voiture conduit maintenant jusqu'à l'entrée du cañon. Le panorama dans cette localité est des plus

attrayants, mais comme l'arrivée par la gorge dans laquelle le creek descend y est très difficile, il est proposé de construire pendant l'été prochain un chemin de pied pour permettre aux piétons de s'y rendre sans danger. On a fait les réparations ordinaires ou des dommages avaient été causés par les inondations, des sentiers ont été tracés jusqu'aux points les plus attrayants, et des sièges rustiques placés à des intervalles convenables. Dès le commencement de l'hiver on a fait nettoyer le parc des bois morts et tombés pendant l'été, et l'on a accordé des permis pour la coupe et l'enlèvement de poteaux pour clôtures dans la prairie. En partie à cause du printemps tardif et d'orages fréquents, en partie aussi à cause de l'enlèvement du bois mort, il n'y a pas eu de feux cette année. Des améliorations très nécessaires ont été faites à la cave et au bassin. Le fond du bassin, qui était devenu inégal et dangereux pour les baigneurs, a été réparé en y mettant du bon gravier; on a construit aussi dans l'édifice de bons cabinets d'aisance avec tuyaux se nettoyant automatiquement. Nonobstant le débordement de la rivière du parc la récolte du foin a été bonne, et il n'y a aucun doute maintenant quant à la valeur de ces prairies.

La saison dernière accuse une diminution sur l'année précédente, dans le nombre des visiteurs à l'hôtel, au sanitarium, à la cave et au bassin. Cette diminution est due aux rapports exagérés de l'épidémie de la petite vérole à la Colombie anglaise et à Alberta, rapports que les compagnies rivales de chemins de fer aux Etats-Unis ont exploité avec succès pour enlever du trafic au chemin de fer Canadien du Pacifique. Plusieurs personnes cependant ont écrit qu'elles avaient différé leur promenade, qu'elles feraient coïncider avec leur voyage à l'exposition de Chicago. Le nombre total de visiteurs pour l'année a été de 5,394; ce chiffre, bien qu'étant bien inférieur à celui de l'année précédente, est cependant plus élevé que celui d'aucune autre année. La disparition de la petite vérole et l'affluence de visiteurs à l'exposition permettent d'espérer un grand nombre de visiteurs au parc en 1893.

L'on a en vue la construction de nouveaux sentiers pour cavaliers, de façon à offrir de nouveaux accès aux beautés encore inexplorées du parc; on se propose aussi de faire des améliorations au lac du Diable en vue de la conservation du petit poisson, et pour la meilleure navigation du lac. Le tableau ordinaire des opérations météorologiques est attaché à ce rapport, mais sans aucun des changements que j'ai recommandés l'année dernière en vue des avantages naturels du parc, et de son importance comme station hygiénique.

TERRES D'ÉCOLE.

Après une étude sérieuse de la question, depuis si longtemps en suspens, de l'occupation illégale et de la culture des terres d'école du Manitoba, il a été décidé qu'à l'exception de certains cas spéciaux auxquels on remédiera par la législation, le seul moyen de protéger les intérêts des dotations d'école et d'empêcher en même temps de faire des misères inutiles aux squatters, qui, par ignorance de la loi, se sont établis sur ces terres, serait de faire vendre par encan tous les quarts de sections de terres d'écoles qui, à la connaissance du département, sont occupés illégalement, de façon à offrir aux squatters une occasion d'acheter, et après telle vente prendre action contre tous ceux qui ne profitant pas de l'opportunité qui leur est offerte d'acheter la terre, persisteront à occuper et cultiver illégalement leur terrain. On a, en conséquence, pendant l'été, publié dans les journaux du Manitoba et autres des avis aux squatters faisant connaître l'action que le gouvernement se proposait de prendre. A la fin de la saison, des listes ont été préparées, basées sur les rapports de l'inspecteur des terres d'école, et sur les demandes reçues de temps à autre pour

terrains compris dans ces quarts de sections indiqués comme étant occupés illégalement, et aussi sur les terrains pour lesquels des demandes avaient été faites, et qui n'étaient pas évalués à moins de $5 l'acre, le prix de départ étant déterminé dans chaque cas, non pas seulement après en avoir fait faire une inspection réelle par un officier de compétence du département, mais encore après une évaluation indépendante faite par un estimateur compétent. Du consentement du gouverneur en conseil, les dates et lieux des ventes ont été fixés comme suit, après avis public donné dans les journaux et par des affiches largement distribuées, savoir :—

Morden, 25 janvier 1893; Pilot Mound, 27 janvier 1893; Glenboro, 2 février 1893; Minnedosa, 8 février 1893; Portage-La-Prairie, 11 février 1893; Brandon, 14 février 1893; Winnipeg, 16 février 1893.

Le résultat de ces ventes n'a pas encore été reçu et ne peut pas conséquemment être inclus dans ce rapport.

Il n'y a pas eu de ventes de terres à l'encan dans les Territoires du Nord-Ouest pendant l'année dernière.

Ci-suit un état de compte des terres d'écoles pour les douze mois se terminant le 31 décembre 1892 :—

Terres d'école du Manitoba.

——	Dt.	Av.
	$ cts.	$ cts.
Balance au 31 décembre 1891	.....	108,232 29
Ventes pour les 12 mois se terminant le 31 décembre 1892	.....	114,656 41
Droits sur terres à bois, à foin, etc., 12 mois terminant le 31 décembre 1892	.....	1,597 86
Intérêt jusqu'au 30 juin 1892	.....	4,889 30
Coût d'administration à Ottawa, 12 mois jusqu'au 31 décembre 1892	700 00	
Dépenses, en examens, évaluations, frais d'encan, impressions, annonces, etc	6,330 78	
Intérêt payé au gouvernement du Manitoba jusqu'au 30 juin 1892	9,854 49	
Balance au 31 décembre 1892	212,490 59	
	229,375 86	229,375 86

Ventes de terres dans les Territoires du Nord-Ouest.

——	Dt.	Av.
	$ cts.	$ cts.
Balance au 31 décembre 1891	.....	48,989 86
Recettes, 12 mois terminant au 31 décembre 1892—		
Assiniboïa, ventes	.....	254 60
do foin	.....	319 50
do intérêt jusqu'au 30 juin 1892	.....	132 37
Alberta, ventes	.....	1,326 24
do foin	.....	130 95
do intérêt jusqu'au 30 juin 1892	.....	1,468 74
Saskatchewan, foin	.....	37 70
do intérêt jusqu'au 30 juin 1892	.....	14 51
Dépenses, 12 mois terminant le 31 décembre 1892—		
Commis	700 00	
Télégrammes, etc	20 97	
Balance, 31 décembre 1892	51,953 50	
	52,674 47	52,674 47

ÉTAT DU REVENU.

L'état ordinaire des recettes donnant le revenu depuis le 1er juillet 1872 jusqu'au 30 juin 1892 est soumis.

LE PRÊT AUX MENNONITES.

Au commencement de l'année 1872, peu de temps après le transfert du Nord-Ouest au Canada, lorsque l'on a commencé à tourner les yeux vers l'étranger pour en obtenir des colons pour ouvrir à la culture ce vaste héritage national des prairies, l'attention du gouvernement a été appelée sur le fait qu'un peuple isolé en Russie, les Mennonites allemands, un peuple de cultivateurs, tournaient leurs yeux vers l'ouest, à la recherche d'une terre, justement comme celle que nous avions, où ils pussent vivre en paix avec leurs femmes et leurs enfants, ce qui ne leur était plus garanti sous le gouvernement du Czar.

On envoya un agent en Russie pour conférer avec ces Mennonites, auxquels on demanda d'envoyer au Manitoba des délégués divisés parmi eux et en qui ils auraient confiance, afin de se former un jugement sur le pays et ses ressources. C'est ce qui fut fait en 1872 et en 1873, et comme résultat, en 1874, un grand nombre de familles vinrent s'établir dans ce qui était connu comme la réserve de l'Est, quelques milles au sud-est de Winnipeg. Ces premiers immigrants étaient bien pourvus d'argent et n'avaient pas besoin qu'on les aidât pour s'établir; mais il y en avait des centaines d'autres désireux de les suivre et qui en étaient empêchés par la crainte de se voir dans un pays étranger sans les moyens de s'établir sur une terre. A cette conjoncture, la société de Waterloo fut formée; elle se composait de 150 cultivateurs canadiens à l'aise, d'origine allemande, dans le comté de Waterloo, Ont., qui s'offrirent eux et leurs terres comme garantie du remboursement de toutes sommes que le gouvernement consentirait à avancer à titre de prêt à ces personnes, afin de leur aider à s'établir dans le Manitoba. Sur la foi de cette garantie, le gouvernement avança une somme de $96,400, avec l'entente qu'aucune partie du capital ou des intérêts ne serait réclamée des emprunteurs avant qu'ils eussent pu faire une bonne partance sur leur nouvel établissement. Cette division de la colonie mennonite s'établit dans des cantons immédiatement au nord de la frontière internationale, situés entre la rivière Rouge à l'est et la montagne de Pembina à l'ouest. A cette époque la prairie était sans arbres, riche, à l'exception du bois, en tout ce qui contribue à faire d'une terre un terrain propice à l'agriculture. L'établissement de colons sur cette réserve commença en 1875; pendant les premières années les colons mirent peu de terre en culture, vu le travail qu'ils avaient à faire pour se préparer des abris pour l'hiver, et la grande difficulté de se procurer des provisions de toutes sortes.

La récolte de la première année a souffert par les sauterelles, et les deux ou trois récoltes suivantes par des pluies excessives, mais les Mennonites ne perdirent jamais courage. Chaque année voyait leur nombre s'augmenter, et l'étendue en culture s'agrandir. Leurs villages augmentaient en étendue et en population, ils construisaient des chemins et des ponts, et chaque saison amenait généralement un tel progrès sur l'année précédente, que ce qui était il y a 17 ans une prairie dénudée d'arbres, sans un seul colon, est peut-être la partie agricole de tout le Nord-Ouest où la population est la plus dense. Non seulement dans cette partie du pays la population est dense, mais elle a commencé à déborder. Une nouvelle génération de Mennonites, nés en Canada, a poussé, possédant une connaissance parfaite du climat et de la langue du pays, ainsi que des méthodes agricoles les plus appropriées au sol; et il est très consolant d'apprendre que leurs connaissances et leur expérience les ont invariablement portés à s'acquérir des *homesteads* dans le Manitoba ou dans les Territoires.

Je suis amené à faire ces observations par le fait que le dernier farthing du prêt fait à ces colons a été remboursé, ce remboursement comprenant non seulement les

$96,400 de capital prêté, mais encore $33,986.53 d'intérêts, formant un remboursement total de $130,386.53; et le compte avec la Société de Waterloo a été fermé. Je ne crois pas que l'histoire d'aucun pays montre un cas semblable, ou une obligation contractée par une société, compagnie ou individu, envers un gouvernement, ait été remplie avec autant d'exactitude que dans ce cas-ci; et en vertu du principe qu'il faut rendre honneur à qui honneur est dû, ces faits ne peuvent être trop connus, à l'honneur non seulement des Mennonites du Manitoba, mais aussi de la Société de Waterloo. La distribution de l'emprunt, sa perception et son remboursement au gouvernement, avaient été confiés à M. Jacob G. Shantz, le secrétaire de la Société de Waterloo, auquel est due en grande partie la conduite honorable et satisfaisante de cette transaction depuis le commencement jusqu'à la fin. Il me fait plaisir de pouvoir dire que, autant que je puis connaître, jamais les emprunteurs ou les membres de la Société de Waterloo qui se sont rendus responsables du remboursement, n'ont demandé ni même suggéré (comme cela arrive trop souvent dans le cas d'emprunts du gouvernement) un adoucissement dans les conditions de remboursement, soit capital soit intérêts, et il n'y a jamais eu une seule tentative individuelle, soit de la part des colons eux-mêmes ou de leurs cautions, d'échapper à leurs obligations. Un autre fait qui montre combien les Mennonites sont satisfaits de toutes les conditions d'établissement dans le Nord-Ouest, c'est que dans le cours de l'année dernière ils ont augmenté leur nombre de neuf cents. Trois cents de ces recrues sont venues du sud de la Russie, et six cents sont sorties des colonies qui s'établirent dans le Nébraska et dans le Kansas en 1874 et 1875, dans le même temps que la colonie du Manitoba fut fondée.

MARCHÉS.

Les rapports d'inscriptions de homesteads montrent que la colonisation, l'année dernière, s'est divisée en trois courants principaux,—premièrement, dans la région au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le sud-ouest du Manitoba et le sud-est d'Assiniboïa ; secondement, dans le district situé entre Calgary et Edmonton ; et troisièmement dans le district de Prince-Albert. Dans un très grand nombre de cas des colons venant des Etats-Unis et de temps à autre de la Grande-Bretagne et du continent d'Europe, écrivent au département pour demander quelle section du Nord-Ouest offre les plus grands avantages. Invariablement nous faisons parvenir à ces correspondants les meilleures informations quant au climat, au sol et aux qualités du sol pour la culture ou le pâturage dans toutes les parties du pays, mais nous avons aussi pour règle invariable de leur expliquer que le département ne peut pas prendre la responsabilité de leur recommander une localité plus qu'une autre. C'est une question qu'ils peuvent régler eux-mêmes suivants leurs goûts et leurs préférences. Il paraît exister partout une impression, que les officiers de ce département font de leur mieux pour corriger, que toutes les terres de homestead libres dans le Manitoba, méritant d'être occupées, sont prises ou occupées. C'est une très grande erreur. Il n'y a pas naturellement, dans un pays comparativement bien établi comme le Manitoba, une aussi grande étendue et variété de terre que dans le nouveau territoire à l'ouest, mais il y a encore en dedans des limites de la province, entre les terres des compagnies de chemin de fer, qui sont vendues à des conditions raisonnables, un très grand nombre de quarts de sections sur les sections à nombre pair, d'accès facile au chemin de fer, et tout près des principaux marchés à grain, que les colons peuvent obtenir aux conditions ordinaires des homesteads libres. Jusqu'à présent l'avantage pour le cultivateur de grain pour s'établir dans le Manitoba a été

considérable. Comparé au pays entre Calgary et Edmonton, le Manitoba est de 800 à 1,000 milles plus près du marché de grain de l'est. Je comprends, cependant, qu'il y a une très bonne perspective que la farine du blé dur du Nord-Ouest, supplantera dans un avenir prochain sur les marchés de la Chine et du Japon, la farine faite avec le blé plus mou des territoires de Washington, Oregon et Californie, farine qui jusqu'à cette époque et dans une certaine mesure a été la seule du continent américain en demande dans ces pays. Il y a aussi quelque raison de croire, avec les appareils congélateurs à la disposition des compagnies de chemins de fer et paquebots, qu'un commerce de certaine conséquence en viandes congelées pourra être établi avec la Chine et le Japon. Les Chinois et les Japonais ne sont pas des mangeurs de viande, mais les autorités de ces deux pays comprennent que ce serait mieux pour ces peuples s'ils en mangeaient plus. Même s'il ne se faisait pas un commerce de bœuf et de mouton, il ne paraît pas y avoir de raison pour empêcher les compagnies de chemin de fer et de paquebots d'établir un commerce de lard et volailles, articles dont il se fait une grande consommation en Chine et au Japon et dont le Nord-Ouest peut produire avec des facilités sans limites des quantités considérables. Quant aux marchés de l'ouest lorsqu'ils se seront developpés, l'avantage quant à la distance sera en faveur et non pas contre les territoires.

Il y a deux produits de la terre cependant en demande, à l'est et à l'ouest, et pour la culture desquels tout le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest possèdent des avantages sans rivaux. Ces articles sont le beurre et le fromage. Il n'y a pas de mois de l'année pendant lesquels un beurre de première qualité ne peut pas être fait et conservé dans ce climat, et les fabricants de beurre de la province et des Territoires sont toujours en mesure de commander les plus hauts prix du marché. Les ressources et les avantages du pays pour l'exploitation payante de la laiterie attirent considérablement l'attention dans l'Iowa et autres Etats de l'Union américaine où cette industrie est conduite sur une grande échelle.

FRONTIÈRE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS.

La ligne de frontière entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique à l'ouest, stipulée par le traité de Saint-Petersbourg, n'a pas encore été fixée sur le terrain, mais des arrangements pour y arriver sont en préparation. Les articles trois et quatre du traité mentionné sont comme suit:—

III. "La ligne de démarcation entre les possessions des hautes parties contractantes sur la côte du continent et les îles d'Amérique au nord-ouest, sera tracée de la manière suivante:—

"Commençant au point le plus au sud de l'île appelée Ile du Prince de Galles, lequel point se trouve au 54me degré 40 minutes de latitude nord, et entre le 131me et le 133me degré de longitude ouest (méridien de Greenwich), la dite ligne montera vers le nord le long du chenal appelé Chenal de Portland, jusqu'au point du continent où elle frappera le 56me degré de latitude nord; de ce dernier point mentionné, la ligne de démarcation suivra le sommet des montagnes situées parallèlement à la côte, jusqu'au point d'intersection avec la 141me degré de longitude ouest (du même méridien); et, finalement, à partir du dit point d'intersection, la dite ligne de méridien du 141me degré, dans son prolongement jusqu'à l'océan glacial, formera la ligne de frontière entre les possessions russes et les possessions britanniques sur le continent d'Amérique au nord-ouest."

IV. Au sujet de la ligne tracée dans l'article précédent, il est entendu:—

"1° Que l'île appelée Ile du Prince de Galles appartiendra entièrement à la Russie.

"2° Que partout où le sommet des montagnes qui s'étendent dans une direction parallèle à la côte, à partir du 56me degré de latitude nord jusqu'au point d'intersection du 141me degré de longitude ouest, sera à la distance de dix lieues marines de l'océan, la ligne de frontière entre les possessions britanniques et la ligne de la côte qui doit appartenir à la Russie, comme ci-dessus mentionné, sera formée par une ligne parallèle aux échancrures de la côte et ne dépassera jamais la distance de dix lieues marines.

Comme résultat de la visite des ministres canadiens à Washington en 1891, et avec le désir d'éloigner toute cause possible de difficultés future au sujet de certaines parties de la frontière qui n'auraient pu être permanemment définies en vertu des traités précédents, une convention autorisant un arpentage fait concurremment du territoire voisin de la frontière fut adoptée à Washington le 22 juillet 1892, ratifiée par le Sénat des Etats-Unis le 25, et par le Président des Etats-Unis le 29 du même mois, et par Sa Majesté le 5 août.

Cette convention autorise aussi le tracé fait concurremment par les deux pays d'une ligne à travers les eaux de la baie Passamaquoddy. La souveraineté des îles dans cette baie a été décidée par des commissaires nommés en vertu du traité de Ghent. Les commissaires, cependant, bien qu'accordant certaines îles à la Grande-Bretagne, n'ont pas distinctement défini la frontière entre les possessions de la Grande-Bretagne et celles des Etats-Unis. Quelques étangs pour la pêche ont été réservés par les pêcheurs des Etats-Unis dans des endroits que l'on croit être dans les limites du territoire canadien, et il est devenu désirable de régler définitivement et marquer sur le terrain où est la ligne frontière. Le traité conclu à Washington se compose de deux articles qui se lisent comme suit :—

Article I. Les hautes parties contractantes conviennent qu'un arpentage coïncident ou fait concurremment (suivant ce qui sera trouvé le plus praticable) sera fait du territoire adjacent à cette partie de la ligne frontière entre les Etats-Unis d'Amérique et la Puissance du Canada, séparant le territoire de l'Alaska de la province de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest du Canada, à partir du degré de latitude 54°40′ nord, jusqu'au point où la dite ligne frontière rencontre le 141e degré de longitude à l'ouest du méridien de Grenwich, par des commissaires qui seront nommés séparément par les hautes parties contractantes en vue d'obtenir une connaissance des faits nécessaires à la délimitation permanente de la dite ligne frontière suivant l'esprit et l'intention des traités existants entre la Grande-Bretagne et la Russie, et entre les Etats-Unis et la Russie.

Que demande immédiate sera faite aux pouvoirs législatifs respectifs de voter les crédits nécessaires pour l'exécution de l'arpentage, et les commissions qui seront nommées par les deux gouvernements se réuniront à Ottawa en dedans de deux mois après que les dits crédits auront été votés, et se livreront ensuite aussitôt que possible à l'exécution de leurs devoirs. "Les commissions respectives compléteront l'arpentage et soumettront leurs rapports définitifs en dedans de deux ans à partir de la date de leur première assemblée.

"Les commissions devront, autant qu'en cela elles pourront s'accorder, faire un rapport conjoint à chacun des deux gouvernements, et elles feront aussi rapport soit conjointement ou séparément, à chaque gouvernement sur tout point au sujet duquel elles ne pourront pas s'accorder.

"Chaque gouvernement paiera les dépenses de la commission par lui nommée.

"Chaque gouvernement s'engage à faciliter par tous les moyens possibles à sa disposition les opérations qui, en exécution du plan qui sera décidé par les commissions, devront être faites sur son territoire par l'autre commission.

"Les autres parties contractantes conviennent que, aussitôt que la chose sera possible après la réception du rapport ou des rapports des commissions, elles s'occuperont à étudier et à établir la ligne de frontière en question.

Article II.—Les hautes parties contractantes conviennent que les gouvernements des Etats-Unis et de Sa Majesté Britannique, au nom de la Puissance du

Canada, devront, avec le moins de délai possible, nommer deux commissaires, nommés par leur gouvernement, pour s'accorder sur une méthode pour mieux marquer la frontière entre les deux pays dans la baie Passamaquoddy, en face et touchant à Eastport, dans l'Etat du Maine, et pour placer des bouées ou autres marques de repère que l'on jugera nécessaires.

"Chaque gouvernement paiera les dépenses de son commissaire, et le coût de marquer la frontière en telle manière qui sera décidée sera payé par moitiés égales entre les deux pays."

En vertu du deuxième article de la convention, le Dr Thomas C. Mendenhall, surintendant des côtes des Etats-Unis, et des arpentages géodésiques, a été nommé commissaire pour les Etats-Unis et M. Frederic W. King, astronome en chef du département de l'intérieur, a été nommé commissaire pour la Grande-Bretagne.

L'organisation des équipes topographiques et d'exploration nécessaires, et l'acquisition des additions nécessaires à l'équipement scientifique du département, sont faites par M. King, en accord avec le plan convenu entre le Dr Mendenhall et lui-même. Je dois faire observer ici que M. King a, dans ce genre de travaux, une expérience qui date de la délimitation du 49e parallèle, entre le lac des Bois et les montagnes Rocheuses, délimitation à laquelle il fut employé il y a vingt ans en qualité d'assistant-astronome.

L'arpenteur général, M. Edouard Deville, qui est à la tête de sa profession dans ce pays non seulement par sa position officielle mais par ses talents réels, aurait naturellement été le premier choix du ministre pour ce poste de commissaire; mais ce n'est pas diminuer l'importance de la délimitation de la frontière que de dire que les devoirs réguliers de son propre bureau, à cause de l'augmention dans la colonisation et les travaux d'arpentage dans le Nord-Ouest, rendent sa surveillance personnelle de ces travaux d'une importance encore plus vitale à cette époque de son histoire et de son développement.

RÉCOLTES.

La récolte du grain dans le Manitoba et dans les Territoires n'a pas donné les grands résultats qu'elle faisait prévoir dans le mois d'août. Les bulletins publiés par la province du Manitoba expliquent ce résultat, partie par la sécheresse qui a prévalu dans quelques districts et partie par le fait qu'en quelques endroits on a semé et récolté deux ou trois fois de suite sans labourer. La dernière estimation faite par le gouvernement du Manitoba porte le rendement de blé par acre dans la province à une moyenne de 16·5 boisseaux par acre, et les meilleures autorités paraissent être d'accord pour dire que cette évaluation est correcte. La qualité du grain ne peut pas être beaucoup surpassée, mais malheureusement le prix a été bien plus bas que d'habitude. La récolte totale du blé dans le Manitoba et les Territoires est évaluée en chiffres ronds à environ 16,000,000 de boisseaux, et une autorité excellente estime qu'il y aura environ 14,500,000 pour l'exportation dans tout le pays entre la rivière Rouge et les montagnes Rocheuses. Ces chiffres ne comprennent pas naturellement l'avoine, l'orge, les pois, le seigle, et autres grains que l'on dit avoir donné de bonnes récoltes. Les pommes de terre ont été en très grande abondance, donnant en moyenne 200 boisseaux à l'acre, et les navets en quantité satisfaisante, donnant en moyenne 400 boisseaux à l'acre. Pendant l'automne la température s'est très bien comportée pour les travaux de la terre, et l'on a fait de grands préparatifs pour les semences du printemps.

Département de l'Intérieur.

PROLONGEMENT DES CHEMINS DE FER.

Pendant l'année 1892, 173 milles de nouveaux chemins de fer ont été construits dans le Manitoba et les Territoires, comme suit :—

LE MANITOBA.

	Milles.
Embranchement du chemin de fer du Pacifique de Deloraine à Napinka	18·6
Prolongement de Glenboro', de Nesbitt à Souris	18·6
Embranchement de Pipestone à Reston	28·8
Total	66·0

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

	Milles.
Chemin de fer de Calgary et Edmonton, depuis High-River jusqu'à McLeod	65·2
Embranchement de Souris du chemin du Pacifique, depuis Oxbow jusqu'à Estevan	41·8
	107·0
Total	173·0

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. M. BURGESS,

Sous-ministre de l'intérieur.

N° 1.

RAPPORT DU COMMISSAIRE DES TERRES DE LA COURONNE.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
COMMISSION DES TERRES DE LA COURONNE,
WINNIPEG, 1er novembre 1892.

L'honorable T. MAYNE DALY,
Ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'année terminée le 31 octobre 1892, ainsi que le rapport de monsieur Wm. Pearce, surintendant des mines.

Je regrette beaucoup qu'il ait été jugé nécessaire de transférer de Winnipeg à Ottawa monsieur J. M. Gordon, inspecteur des agences des terres de la Couronne et mon collègue au conseil des terres. Il a fallu en venir à cette décision après que votre ministère se fût chargé des affaires d'immigration. Monsieur Gordon devra désormais inspecter les bureaux d'immigration aussi bien que ceux des terres.

L'état ci-annexé et coté "A," concernant les affaires transigées à ce bureau, accuse une assez forte augmentation, malgré que l'on ait abandonné la pratique d'envoyer des lettres avec les états, relevés, comptes et autres documents qui s'expliquent d'eux-mêmes.

Cette augmentation est partiellement due au développement général des affaires dans le Manitoba et les Territoires. Les relevés des agences, comme on le verra par l'état annexé au rapport de monsieur l'inspecteur Gordon, montrent qu'il a été accordé 4,838 inscriptions pour *homesteads*, contre 3,525 en 1891, soit une augmentation de 1,313

En sus des terres qui ont été ainsi gratuitement concédées sous forme d'*homesteads*, nous avons eu dans le cours de l'année dernière un nombre considérable de colons qui, au lieu de prendre des *homesteads*, ont acheté des terres qu'ils considéraient plus favorablemnnt situées que les terres actuellement disponibles vu leur facile accès aux petites villes qui se rencontrent sur la ligne du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton et les embranchements du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je constate que les ventes du chemin de fer Canadien du Pacifique s'élèvent en moyenne à 362,000 acres. Je ne suis pas en état de préciser l'étendue des terres qui ont été vendues par les autres compagnies de chemins de fer. Ces terres, si je ne me trompe, n'ont pas été achetées sur une grande échelle par des spéculateurs, mais ont été, dans une large mesure, acquises par des gens qui se proposent de les occuper. Sans doute quelques-uns des acheteurs étaient déjà en possession d'*homesteads* et d'autres ont pris des terres gratuites de la Couronne en sus de ce qu'ils ont acheté des compagnies de chemins de fer, mais je crois que les terres ont été principalement vendues à des gens nouvellement arrivés dans le pays ou à des personnes dont l'intention est de s'établir ici l'année prochaine.

Colonisation des terres non arpentées.

Je constate que surtout dans les districts de Calgary et d'Edmonton ainsi que dans le district de Prince-Albert les inscriptions pour *homesteads* et les ventes de terres des chemins de fer sont loin de représenter le nombre des colons qui ont pris des terres.

On m'informe que la colonisation des terres non arpentées se poursuit sur une si grande échelle dans ces districts, que le chiffre de leurs établissements dans ces districts sera, cette année, de 25 pour 100 plus élevé que l'année dernière.

A ce sujet, je serais d'avis que dans ces districts l'on continuât les travaux d'arpentage et que l'on ouvrît le plus vite possible de nouvelles terres à la colonisation régulière.

Comme l'indiquent les relevés des agents, un grand nombre de colons ont, dans le cours de l'année, obtenu des *homesteads* par l'entremise des agents résidant près des bureaux des terres, en vertu du sous-article 3, article 33, Acte des terres fédérales.

J'ai émis pas moins de 2,425 autorisations du genre de celles prévues par ce statut. Cela permet au colon d'éviter les dépenses qu'entraînerait une visite personnelle au bureau du district. Il peut ainsi, sans quitter la Grande-Bretagne ou les Etats-Unis, s'assurer un *homestead* d'un quart de section, dont il laisse le choix à un ami résidant dans ce pays. Ce mode d'inscription est aussi adopté par plusieurs colons qui se rendent directement à l'endroit où ils veulent s'établir, choisissent leurs quarts de section et me demandent ensuite d'émettre l'autorisation nécessaire pour permettre à un employé du bureau le plus proche de faire l'entrée.

Les demandes de lettres patentes et les cas d'annulation ont aussi été plus nombreux que l'année dernière.

Inspecteurs de homesteads.

Le nombre des demandes de lettres patentes que reçoivent nos inspecteurs de *homesteads* continue à augmenter. La visite de l'inspecteur à la ferme du colon qui désire obtenir un *homestead* évite à ce dernier le trouble de se rendre avec ses témoins au bureau du district et lui épargne ainsi des frais assez considérables. Le colon est dans presque tous les cas content de payer l'honoraire de $5 exigé par l'inspecteur. Il fait plaisir de constater, ajouterai-je, que les honoraires des demandes et des annulations donnent un revenu plus que suffisant pour faire face aux frais de ce service, qui est d'un si grand avantage pour le colon. Les dépenses pour l'année se sont élevées à $15,400, et les recettes à $23,879.50.

Voici un résumé du travail accompli par les inspecteurs de *homesteads* :—

Nom de l'inspecteur.	Nombre d'inspections.	Nombre de demandes de patentes reçues.	Nombre de milles parcourus.
T. H. Aikman	330	99	4,762
J. Allison	423	232	5,727
W. H. Allison	387	133	4,612
J. J. Arsenault	472	208	5,227
Wm. C. de Balinhard	406	45	4,998
R. S. Park	513	195	6,318
J. Rogers	476	132	4,778

Les devoirs d'un inspecteur ne se terminent pas avec les inspections et les rapports qu'il fait au sujet des demandes de lettres patentes. Il doit aussi s'enquérir des circonstances de tous les cas où l'on demande d'annuler une inscription pour *homestead* lorsque celui contre qui cette demande est dirigée produit une défense, et l'action du conseil des terres est beaucoup affectée par la preuve et le rapport que fournit l'inspecteur.

Les inspecteurs, je suis heureux de le dire, rendent de précieux services et remplissent en général leurs importants et onéreux devoirs d'une manière satisfaisante. Leur connaissance du pays et des divers établissements ainsi que l'expérience qu'ils ont acquise dans l'examen des questions qui leur ont été confiées leur permettent d'apporter à leur procédure beaucoup de célérité et d'efficacité en tout ce qui concerne les demandes de lettres patentes, les cas d'annulation et les diverses disputes et complications qui s'élèvent inévitablement en rapport avec les affaires agraires.

Agents des terres fédérales.

Le développement des affaires dans nos bureaux locaux des terres a sérieusement mis à contribution l'énergie des agents et de leur personnel. Je ne puis parler en termes trop élogieux du soin et du zèle que la majorité des agents, malgré des conditions quelque peu défavorables, ont apportés dans l'accomplissement de leurs devoirs ardus. Le nombre des aides dans quelques bureaux est, j'en suis persuadé, insuffisant pour le travail qu'ils sont appelés à effectuer. Il n'y a que peu de bureaux où, pendant l'été dernier, l'agent et ses aides ont pu disposer des affaires sans travailler en dehors des heures régulières, et je dois dire ici que tous se sont prêtés de bon cœur à ce surcroît d'ouvrage.

Terres à foin.

Je me permettrai de dire que l'administration des terres à foin pourrait être modifiée avec avantage. A l'heure qu'il est, ces terres ne contribuent que peu au revenu, et l'émission des permis, les perceptions ainsi que les relevés s'y rattachant impliquent une si grande somme de travail, et le résultat, en ce qui concerne le colon et le ministère, est si peu satisfaisant, que j'en suis venu à la conclusion que, dans l'intérêt général, notre politique à l'égard de ces terres devrait être modifiée.

L'étendue des terres à foin disponibles et en possession de la Couronne, surtout dans les parties bien établies du pays, est tout à fait insuffisante pour fournir le foin dont les colons ont besoin. En conséquence la concurrence est vive, et, généralement parlant, l'approvisionnement du foin est si restreint que l'agent, malgré tous ses efforts, ne peut parvenir à établir une répartition satisfaisante pour les intéressés.

Terres des écoles.

Les prix élevés que nous avons obtenus aux ventes à l'encan des terres des écoles tenues en janvier et en février derniers, nous ont engagés à entreprendre une autre série de ventes pendant les mêmes mois, l'année prochaine. Je ne crois pas que nous effectuerons beaucoup de ventes, vu que les terres ont été estimées à leur plus haute valeur ; mais nous fournirons du moins à tous les colons dépourvus de titre, l'occasion d'acquérir la possession légale de terres qu'ils occupent, et nous leur enlèverons ainsi tout sujet de plainte lorsque nous nous mettrons en mesure de les expulser de leur fermes, comme, j'en suis convaincu, c'est notre devoir de le faire dans l'intérêt des écoles.

Tous les hommes de quelque expérience qui résident ici sont d'opinion que les bonnes terres arables du Manitoba auront d'ici à quelques années une grande valeur intrinsèque—bien supérieure à celle qu'elles représentent actuellement—et que, comme l'accroissement dans leur valeur excédera probablement l'intérêt total de l'argent qu'on réaliserait en les vendant à l'heure qu'il est, il vaudrait mieux ne pas nous presser de disposer de nos terres des écoles, sauf dans les parties bien établies de la province.

Chemins de fer.

Le progrès dans la construction des chemins de fer a été, cette année, assez satisfaisant. L'achèvement de l'embranchement de Brandon et de Souris offre des facilités de transport dans un excellent district agricole, et son extension jusqu'aux gisements houillers de Souris, tout en assurant à la province un approvisionnement de combustible à bon marché, a beaucoup accéléré la colonisation des terres vacantes situées le long de sa route, à l'ouest du second méridien. Si je ne me trompe, la houille de Souris constitue pour les fins domestiques un très bon combustible. Elle est vendue et livrée au prix de $5.00 la tonne, soit $2.50 meilleur marché, je crois, que n'importe quelle houille sur le marché. Il est à regretter que le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest n'ait pas été prolongé cette année. Dans l'attente que les travaux seraient poursuivis sans délai, un grand nombre d'excellents colons des Etats-Unis de l'ouest ont pris des terres à environ quarante milles à l'ouest du présent terminus. Ils sont beaucoup désappointés de ce retard.

Dans les Territoires, l'achèvement de l'embranchement de Macleod, qui se relie au chemin de fer de Calgary et d'Edmonton, la construction d'une partie de la ligne qui devra s'étendre jusqu'à la passe du Nid-de-Corbeau et la continuation de la "Ligne Courte" depuis un point du rang 8 ou près de ce rang, à l'ouest du second méridien, jusqu'à un point de raccordement avec la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le voisinage de Régina ou de Pasqua, ont beaucoup contribué à améliorer la position des colons actuellement établis dans le pays et à promouvoir les intérêts du Canada, étant donné que la construction de ces lignes de chemin de fer rend accessibles des terres qui étaient jusqu'ici hors d'atteinte.

Récolte.

Le résultat de la moisson, dans le Manitoba et les Territoires, bien qu'il laisse un peu à désirer relativement à la quantité des céréales, est en somme des plus satisfaisants, la qualité du grain et des racines étant partout excellente. Le seul contretemps que j'aie à signaler à ce sujet, consiste dans le bas prix auquel est coté sur le

marché notre principal produit—le blé. La récolte entière a été sauvée dans la meilleure condition possible ; le temps extrêmement favorable qu'il a fait pendant l'automne a permis aux colons de terminer le battage et de consacrer plus de temps que d'habitude au labour d'automne. Il y a lieu d'espérer que nous verrons, l'année prochaine, une bien plus grande étendue de terres ensemencées.

Bétail vivant.

On rapporte de partout que le bétail vivant augmente rapidement et se trouve dans la meilleure condition possible. Le bulletin final du gouvernement du Manitoba est en voie de préparation et on s'attend qu'il constatera une augmentation dans toutes les espèces de bétail vivant et une amélioration générale dans toutes les branches des entreprises agricoles et pastorales.

Emmagasinage du grain.

J'apprends par le rapport, pour 1891, de la bourse au grain et aux produits de Winnipeg, que le nombre des élévateurs et des magasins dans le Manitoba et l'ouest mérite une mention spéciale. Il comprenait, le 1er janvier dernier, pas moins de 132 magasins d'une capacité de 754,300 boisseaux et 119 élévateurs d'une capacité de 5,262,500 boisseaux. En outre de cela, il y a des élévateurs au Lac des Bois, au Fort William et à Port-Arthur, dont la capacité est de 4,350,000 boisseaux, et si l'on y ajoute, disons, 250,000 boisseaux comme capacité des magasins et élévateurs érigés dans le cours de l'été dernier, nous avons en tout sur le lac Supérieur et à l'ouest de ce lac une capacité d'emmagasinage pour le blé de 10,616,800 boisseaux.

Moulins à farine.

Le nombre des moulins à farine dans les diverses parties du Manitoba et de l'ouest, y compris le Lac des Bois, est de 42, d'une capacité manufacturière de 8,045 barils tous les jours.

Moulins à gruau d'avoine.

Il y a deux moulins à gruau d'avoine, avec un rendement quotidien de 200 barils.

Immigration.

J'ai cru bon de traiter séparément le sujet de l'immigration, bien que comme vous le savez les questions agraires et l'immigration, en ce qui concerne cette partie du pays, soient si intimement liées ensemble qu'il est difficile, sinon impossible, de les séparer. Nous devons considérer l'immigration simplement comme moyen de coloniser nos terres vacantes—à part cette considération, la question est de peu d'importance. Les artisans sont de bons et utiles citoyens, mais le Canada paraît être bien pourvu de cette classe, et dans l'ouest comme dans l'est l'émigration des artisans et des hommes de profession ne produit pas autant de bien que celle des agriculteurs. En ce qui regarde ce pays, on reconnaît que les seules classes désirables sont les cultivateurs et les garçons de fermes, ou les personnes disposées à se livrer aux entreprises agricoles ainsi que les servantes.

Peu de temps après avoir pris la direction de cette nouvelle division de votre ministère, je visitai les districts de l'ouest et du nord-ouest afin d'y étudier la situation. Je trouvai à Calgary une bâtisse convenable pour recevoir les immigrants, mais exigeant certains changements et quelques améliorations qui furent régulièrement autorisés mais qui n'ont pas encore été terminés. Les défectuosités portaient surtout sur le système d'égouts, la lumière et l'eau, mais j'ai confiance que la bâtisse sera bientôt parfaite sous le rapport de ces services.

A Edmonton, on m'avait autorisé à faire ériger une salle d'immigration, et en attendant qu'elle fût construite, j'achetai un certain nombre de tentes commodes pour l'usage des colons qui pouvaient en avoir besoin. La bâtisse, qui se trouve du côté sud de la rivière, est maintenant terminée et sera très utile le printemps prochain. Il sera peut-être nécessaire de se procurer des tentes ou de construire des bâtiments temporaires pour loger les colons à Wétaskiwin, mais comme la demande de logement dépendra de l'achèvement de l'arpentage des terres situées sur la rivière de la Bataille et de l'ouverture de ces terres à la colonisation, je n'ai pas encore décidé si nous nous préparerons à recevoir beaucoup de monde à Wétaskiwin. Notre agent des terres

fédérales, M. Anderson, est chargé de toutes les choses d'immigration aussi bien que des affaires agraires.

A Régina, j'ai constaté que tout allait bien. M. Stemshorn a le soin de la bâtisse, qui est néanmoins, comme à Edmonton, sous la surveillance de l'agent des terres fédérales.

A Prince-Albert, une salle d'immigration fut construite mais ne fut pas complètement terminée. Elle a été depuis parachevée et meublée et les colons pourront s'y loger le printemps prochain. M. Mair en a le soin sous la direction de l'agent des terres.

Nos agents des terres fédérales, comme vous le savez, exercent une surveillance générale sur toutes les affaires d'immigration ainsi que sur celles des terres dans leurs districts respectifs. Aux endroits où il a été établi des salles d'immigration, nous nous efforçons d'avoir constamment en devoir un officier qui est spécialement chargé de prêter ses services aux colons nouvellement arrivés et qui, pendant la saison d'immigration, n'a pas d'autre fonction officielle à remplir.

A Prince-Albert, on s'attend qu'un grand nombre de fermiers des Etats du nord-ouest prendront des terres parmi celles qui ont été arpentées l'année dernière, au sud-est de la ville, dans le district du Creek de Pierre.

Après que votre ministère eût assumé la direction des affaires d'immigration, la recommandation de votre prédécesseur en office de placer sous mon contrôle cette division du service fut approuvée par arrêté du conseil, en date du 16 avril dernier, et me fut communiquée par le secrétaire du ministère dans une lettre du 19 du même mois.

J'avais pendant quelques mois auparavant agi pour le ministère de l'agriculture au sujet des paiements de gratifications, de la perception des hypothèques sur le grain de semence et des transactions douanières où des colons nouvellement arrivés étaient concernés, et il fut décidé que le travail additionnel qu'entraînerait le déplacement du service de l'immigration tomberait dans la routine générale du bureau. Cette mesure a produit d'heureux résultats et nous a imposé un surcroît de besogne qui ne nous laisse guère de loisirs.

Lorsque M. Bennett se retira de l'agence locale d'immigration, après un long et utile service, son travail fut transféré à ce bureau et je choisis M. Fitzroy Dixon, un de mes employés, pour m'aider à faire face à ce surcroît d'ouvrage. Je ne puis m'empêcher d'attirer spécialement votre attention sur la manière satisfaisante et efficace dont ce monsieur a rempli ses devoirs.

Dans l'annexe ci-jointe, cotée "B," se trouvent des états indiquant les arrivées mensuelles à la bâtisse d'immigration de cet endroit. On peut les résumer comme suit —

Nombre des personnes arrivées d'Europe	6,227
" " du Canada	490
" " des Etats-Unis	56
	6,773
Nationalités.	
Anglais	928
Irlandais	44
Ecossais	143
Allemands	2,764
Scandinaves	1,066
Français et Belges	842
Etats-Unis	56
Canadiens	490
Islandais	255
Autres	185
	6,773

Il est à remarquer que très peu de colons des Etats-Unis se logent dans notre salle, préférant sans doute habiter les hôtels pendant leur séjour ici, et un grand

nombre d'immigrants européens se rendent directement à leur destination sans s'y arrêter.

Ci-annexé on trouvera un état comparatif, coté "C," indiquant le nombre des personnes qui ont occupé la salle d'immigration tous les ans depuis 1885.

J'hésite à vous donner le nombre des colons qu'accusent les autres agences de crainte qu'il ne comprenne plusieurs de ceux déjà signalés ici. Probablement le mode le plus satisfaisant d'estimer le nombre total des colons est de faire un calcul basé sur les relevés de notre agence des terres et les ventes des compagnies de chemins de fer. Je constate que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a vendu des terres à 192 individus, et en ajoutant ce chiffre à celui des colons étrangers que les relevés de notre agence des terres indiquant comme ayant pris des *homesteads*, nous pourrons déterminer approximativement le nombre actuel des chefs de familles. Il ne faut pas oublier que beaucoup de ceux qui sont venus dans le pays ont acheté des terres de particuliers et de corporations autres que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Les délégués et les colons qui nous sont venus du Maine, du Vermont, du Michigan, de l'Idaho, du Dakota, du Minnesota, du Nébraska, du Wyoming et de Washington, et avec qui j'ai souvent conversé, après avoir considéré avec soin toutes les conditions et ressources du Nord-Ouest, en ont invariablement exprimé une opinion des plus favorables. Ce fait me porte à croire que nous seront prochainement témoins d'une forte affluence de colons d'une classe supérieure que nous fourniront ces Etats, et je considère qu'il est de la plus haute importance d'adopter immédiatement des mesures pour les recevoir convenablement à leur arrivée.

Nous pouvons admettre, je crois, que notre objet est tout aussi bien atteint et que le travail de nos agents relativement à la colonisation est également satisfaisant, soit que l'émigrant qui est à la recherche d'une terre l'achète d'une compagnie de chemin de fer ou qu'il prenne un *homestead.*

Colonies.

Il sera sans doute intéressant pour les étrangers qui se proposent de partir pour un nouveau pays et qui regardent autour d'eux pour choisir le meilleur champ de colonisation, de savoir que nous avons dans le Nord-Ouest un grand nombre de "colonies" composées presque exclusivement de personnes parlant la même langue et suivant les mêmes coutumes sociales et religieuses. Les colonies allemande, islandaise, norvégienne, suédoise et danoise sont les plus nombreuses, mais il y a aussi de vastes établissements comprenant beaucoup de Français, de Belges, de Mennonites du sud de la Russie et d'Autrichiens.

Ces établissements prospèrent et les colons sont toujours heureux de recevoir des gens venant du même pays qu'eux, de sorte qu'un immigrant nouvellement arrivé au Canada peut toujours être dirigé vers un considérable établissement de ses compatriotes où il peut, s'il le désire, se fixer lui-même ou du moins séjourner pendant un certain temps pour apprendre quelque chose du pays où il se propose d'établir son foyer, et étudier avec l'aide de ses compatriotes les moyens de réaliser ce projet.

Mon travail ne serait pas complet si je passais sous silence l'établissement des Mormons au Creek de Lee, Alberta. Il comprend à l'heure qu'il est environ 1,000 âmes, y compris ceux de la foi mormone, qui se sont joints à la colonie. Ces gens sont remarquablement économes, ingénieux et industrieux, et grâce à leurs très intelligentes opérations ils réussissent à s'établir confortablement et avantageusement. L'abandon du dogme spécial de sa foi qui considère la polygamie comme une condition sociale désirable, a laissé le Mormon, du moins en apparence, sans aucun caractère distinctif auquel le reste du monde chrétien puisse raisonnablement objecter.

Inspection des agences.

Il est à désirer qu'un fonctionnaire du ministère invite fréquemment nos agents dans les Etats-Unis pour les aider relativement à leurs annonces dans la presse locale, et, autant que possible, pour rencontrer les personnes qu'il est question d'envoyer dans ce pays comme délégués. J'aimerais aussi qu'il visitât les foyers des colons qui sont partis des Etats où nous travaillons actuellement et qui se sont établis au Manitoba et dans les Territoires, pour interroger longuement ces colons sur leur

succès ou leur échec et en obtenir des lettres décrivant leur vie ici, lettres dont nous pourrions nous servir avec beaucoup d'effet dans les endroits des Etats-Unis où ces gens résidaient auparavant.

Résultats généraux.

Il fait plaisir de voir par le chiffre de l'immigration de cette année que l'Allemagne, la Suède et la Norvège reconnaissent que notre Nord-Ouest canadien est un champ d'émigration pour les milliers de gens qui aujourd'hui peuvent à peine gagner de quoi vivre dans leur pays natal ou qui cherchent ici cette liberté d'action et ces avantages qui leur sont refusés ailleurs.

Pour la majorité de ces gens le Canada et les Etats-Unis ne font qu'un, et comme il y a déjà un système bien établi de transport à New-York, ils vont naturellement là. surtout vu qu'ils savent qu'il existe dans plusieurs Etats de vastes colonies de leurs compatriotes.

Pour détourner une partie de ce courant sur nos ports canadiens, il faudrait répandre nos brochures sur une plus grande échelle et fournir de plus amples renseignements sur le Canada, ce qui pourrait se faire sans violer en aucune façon les lois du pays. Il devrait être offert des facilités aux colons qui vont faire un voyage à l'étranger avec l'intention de revenir ici, étant donné qu'ils peuvent nous faire un grand bien en témoignant personnellement des avantages qu'offre le Canada. Je crois aussi qu'il serait à propos, dans cartains cas, de permettre à la femme d'un émigrant qui s'absente temporairement du pays d'accompagner son mari. Jusqu'ici nous avons prêché l'émigration aux hommes seulement, *mais je suis convaincu que nous pouvons en arriver à de brillants résultats en nous adressant à la femme et à la mère de famille.* De plus, on pourrait ainsi faire connaître le pays sans attirer l'attention des autorités.

Il est intéressant de remarquer les différentes parties du globe où se recrute notre émigration. Les immigrants d'origine anglaise nous viennent de l'Inde, de l'Australie, du sud de l'Afrique, des Indes Occidentales, de l'Amérique du Sud et des Etats-Unis, tandis que les étrangers nous arrivent de la Norvège, de la Suède, du Danemark, de la Finlande, de la Pologne, de la Russie, des Carpathes, de l'Autriche, de la Hongrie, de l'Allemagne, de la France, de la Belgique et de la Hollande. Quelques-uns des pays les plus éloignés ne nous ont envoyé, il est vrai, que peu d'émigrants; mais il est évident qu'une fois que les gens connaîtront le pays et ses avantages, le courant qui se dirigera sur nous devra graduellement augmenter en volume.

Le manque de renseignements chez les gens instruits des autres parties du monde concernant les ressources du Canada est remarquable, et explique pourquoi ils choisissent très souvent un autre pays moins avantageux pour y émigrer ; nous devrions tout d'abord nous efforcer de remédier à cette anomalie. La rigueur de nos hivers, telle que la représentent les agents rivaux, contribue beaucoup à empêcher les gens de venir ici, car en Europe les pauvres savent trop bien comment apprécier l'hiver avec son cortège de souffrances et de misères.

Comme nous sommes à former notre future population, il est intéressant de considérer notre immigrant au point de vue physiologique, en comparant les caractéristiques d'une nationalité avec celles d'une autre.

De toutes celles qus nous ont envoyé des représentants on s'accorde à dire que la race scandinave est physiquement la plus belle. Les hommes sont grands, droits et actifs ; les femmes sont bien développées et apparemment d'une robuste santé. Ce ne sont pas, néanmoins, les gens les plus faciles à établir, vu qu'ils exigent beaucoup d'attention. Cela est dû au fait qu'un grand nombre d'entre eux ne possèdent que peu de moyens, ce qui nous oblige de leur trouver immédiatement de l'emploi. Comme ils ne savent pas l'anglais, ils ne peuvent se livrer qu'à des travaux particuliers, tels que la construction des chemins de fer, l'entretien des égouts, etc. Ils parviennent vite, cependant, à se rendre suffisamment maître de l'anglais pour se tirer d'affaire, et lorsque la saison est terminée ils prennent généralement des homesteads. Les filles qui viennent ici trouvent facilement des places dans les ménages, où elles justifient pleinement la réputation qu'elles ont acquises en fait de propriété et d'industrie.

Vu la vie de simplicité dans laquelle ils ont été élevés, les Scandinaves sont tous en état de s'établir avec très peu de capital, une couple de vaches et quelques acres de blé suffisant à la famille pendant que le père gagne de l'argent en louant ses

services dans le but d'acheter les articles nécessaires à l'exploitation de sa ferme. Avançant ainsi lentement mais fermement, les colonies scandinaves deviennent peu à peu un remarquble élément dans notre pays et font beaucoup de bien en recrutant des colons qui ne demandent pas mieux que de commencer leur nouvelle vie au milieu de leurs compatriotes et en nous procurant la main-d'œuvre dont nous avons tant besoin pendant le temps de la moisson. Nous pouvons nous attendre qu'avant longtemps nos établissements offriront plus d'attraits que les colonies scandinaves du Minnesota et du Dakota, dont nous pouvons difficilement à l'heure qu'il est combattre l'influence.

Les Islandais qui émigrent dans ce pays donnent au ministère très peu de trouble, pour la raison qu'ils viennent invariablement ici pour rejoindre des amis qui ont payé leur passage. L'argent est si rare en Islande que les gages d'une servante sont de $8 par année. Ceux qui se sont établis ici parviennent bientôt, à force d'énergie et d'industrie, à économiser suffisamment pour aider leurs parents à suivre leur exemple. La scène que présente la gare du chemin de fer à l'arrivée d'un train amenant de ces immigrants est des plus intéressantes, le costume national des nouveaux venus contrastant étrangement avec les vêtements modernes, et souvent élégants, de ceux qui les ont précédés. Ordinairement, en moins d'une demi-heure ils sont rendus dans les maisons de leurs amis, et au bout de quelques jours ils trouvent de l'emploi, les hommes coupant du bois dans la ville ou se fixant dans les petits établissements de Grunde et de Gimli, et les femmes s'engagent souvent comme servantes. De cette façon, ces Islandais peuvent, dès le début, se soutenir par eux-mêmes et sans notre aide; et le succès marqué qui couronne leurs efforts, montre ce que peuvent faire des gens industrieux sans capital. Lorsqu'ils prennent des terres, leurs opérations agricoles, quoique restreintes, sont toujours caractérisées par un grand soin, et les nombreux bestiaux qui paissent autour de leurs fermes, prouvent l'avantage d'une culture variée.

Comme colons, les Français et les Belges réussissent bien, et leurs familles exceptionnellement nombreuses, leur permettront de conserver facilement leur proportion de notre population.

Les filles de ces colons obtiennent sans peine de l'emploi comme servantes, mais comme elles savent peu l'anglais ou qu'elles l'ignorent complètement, on peut difficilement les garder bien longtemps. Ceux d'entre les Canadiens et les Anglais qui peuvent parler leur langue estiment beaucoup les colons français.

Les Allemands, qui sont venus ici en grand nombre, sont un excellent type d'immigrant: ce sont des gens sobres, capables, industrieux, et tranquilles. Ils possèdent une assez bonne instruction élémentaire, et n'attendent que l'occasion qui leur a échappé jusqu'ici de se montrer d'honorables citoyens. Le succès qui a couronné l'établissement des Allemands aux Etats-Unis devra se répéter ici.

Beaucoup de ces gens viennent de la Russie septentrionale, où ils s'étaient établis il y a deux ou trois générations, attirés par l'offre de terres gratuites. Mais dernièrement, l'attitude du gouvernement russe a été telle qu'elle a rendu leur condition insupportable. On leur nie le droit de posséder des terres; ils doivent vendre leurs propriétés dans un certain délai sous peine de confiscation au profit de l'Etat; ils doivent adopter la langue du pays, se joindre à l'Eglise grecque et servir dans l'armée; en un mot, ils doivent devenir Russes sans jouir des droits d'un Russe. On me dit qu'il y a encore des milliers de ces Allemands qui sont disposés à émigrer ici, et il est à espérer que l'on adoptera les mesures nécessaires pour leur permettre de venir s'établir parmi nous.

L'immigration anglaise, tout en étant plus forte cette année que dans ces derniers temps, est encore beaucoup au-dessous de ce qu'elle devrait être lorsque nous considérons les milliers de personnes qui quittent tous les ans le Royaume-Uni. Il est remarquable que parmi ceux qui émigrent il ne s'en rencontre que peu de la classe des fermiers; et il est évident que dans ces jours de dépression agricole en Angleterre nous avons la meilleure occasion possible d'attirer chez nous le paysan britannique, ce colon si désirable. C'est un fait bien connu qu'il émigre, mais il ne se porte guère de ce côté.

La demande de servantes continue à être aussi considérable que jamais, et les ages offerts sont assez élevés pour induire n'importe quelle fille à émigrer ici.

Déjà, une ou deux sociétés charitables nous en ont envoyé quelques-unes qu'elles avaient recrutées dans les grandes villes, mais le résultat n'a pas été satisfaisant.

Plusieurs sociétés d'émigration qui travaillent sans faire de bruit nous envoient de temps à autre un petit nombre d'émigrants choisis avec soin, et ces gens réussissent toujours bien. Le capitaine Gretton, secrétaire du fonds d'émigration du quartier est, à Londres, a visité le Canada dans le cours de l'été dernier et est allé voir la plupart de ses protégés, sinon tous; il m'a assuré qu'ils avaient remportés un succès considérable. J'attribue cela à l'examen rigoureux dont les personnes qui désirent émigrer sont l'objet et aux renseignements minutieux que l'on prend sur leur vie et leurs mœurs avant de les choisir.

La Société indépendante d'Emigration, de Londres, se livre à une œuvre semblable et fait de petites avances à ses colons sur un fonds qu'elle fournit à cette fin.

Il ne me sied peut-être pas de suggérer au ministère la politique à suivre à l'avenir, mais je me permettrai néanmoins de dire un mot sur la question des passages, vu qu'elle affectera sensiblement nos perspectives pour l'année prochaine.

Il est évident qu'un taux peu élevé de passage encouragerait fortement les immigrants, et il en viendrait des centaines ici si le coût du transport pouvait être évité ou modifié.

La gratification accordée aux colons lorsqu'ils prennent des *homesteads* est sans doute une sérieuse considération, mais elle ne séduit guère ceux qui savent qu'il leur faudra travailler à gages pendant une année ou plus.

L'émigrant qui vient rejoindre un ami déjà établi dans le pays est celui sur lequel nous devons le plus compter, parce qu'il se rend directement à sa destination et a généralement un *homestead* choisi pour lui.

Dans certaines colonies, on a adopté la coutume d'accorder de l'aide aux émigrants pour payer leur passage. Tout colon d'une certaine position peut demander de l'aide pour un de ses amis en Angleterre, et en payant une légère proportion du prix ordinaire du transport, il lui assure son passage. La personne pour qui est demandée cette faveur se rend à l'agence officielle la plus rapprochée, et si l'on ne trouve rien à redire à son sujet, on lui remet un billet pour le prochain vapeur.

L'adoption de ce système donnerait, je crois, de bons résultats ici, où les Allemands et les Scandinaves précèdent si souvent leurs familles.

Il ne serait pas à propos de rendre les passages gratuits, car cette mesure tendrait à inonder le pays d'indigents, dont un trop grand nombre, même dans les conditions actuelles, trouvent moyen d'émigrer. Ci-annexée, cotée " D," se trouve la traduction d'une annonce publiée dans un journal scandinave touchant des taux d'excursion en Europe, aller et retour. On me dit que beaucoup de monde profitent de ces occasions : les jeunes gens vont chercher des femmes, les uns vont voir leurs parents, et les autres font un simple voyage d'agrément. L'effet moral de la visite de ces gens est naturellement d'en induire d'autres à retourner avec eux. Je ne puis dire avec certitude si la chose pourrait réussir dans nos jeunes colonies, mais je ne fais que la mentionner comme moyen d'accroître l'émigration sur le Canada.

J'ai touché brièvement à quelques-unes des questions que présente le travail dans lequel nous sommes actuellement engagés. Je ne prétends pas avoir fait une étude élaborée de toutes les matières importantes qui demandent considération à ce sujet. C'est, je crois, une œuvre d'une importance vitale pour les habitants du Canada, qui sont vivement intéressés dans son succès, soit que leurs foyers se trouvent sur l'Atlantique ou le Pacifique ou dans cette région occidentale.

M. G. H. Campbell.

Si je ne me trompe, c'est l'intention de M. G. H. Campbell de résigner la fonction d'agent général d'immigration qu'il remplit depuis les deux dernières années. Depuis que les affaires d'immigration sont tombées sous mon contrôle, j'ai pu constater que M. Campbell avait déployé beaucoup d'intelligence et d'énergie dans la direction de nos opérations au Etats-Unis qui, à mon avis, constituent une très importante division du service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. H. SMITH,

Commissaire.

ANNEXE A.

ETAT du travail accompli au bureau du commissaire des terres fédérales.

Année fiscale.	Lettres reçues.	Lettres envoyées.	Ordres d'annulation du conseil des terres.			Demandes de lettres patentes (approuvées et pendantes).	Rapports des inspecteurs de *homesteads*.	Recettes.				Nombre de chèques émis.						Appointements du commissaire et du personnel.
			Homesteads.	Préemptions.	Refusés et pendants.			Hypothèques pour avances faites aux colons en 1876.	Aide pour grain de semence accordé aux colons en 1886, 1887, 1888 et 1890.	Demandes de lettres patentes—honoraires.	Cartes, certificats, etc.	Compte des fidéicomis.	Service spécial.	Dépenses imprévues.	Immigration.	Terres des écoles.	Inspection des *homesteads*.	
								$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.							$ cts.
1891	25,441	29,031	104	91	63	1,666	3,593	5,053 23	5,045 99	2,782 00	214 75	965	....	293	...	...	.....	20,122 27
1892	29,841	*36,121	146	134	164	2,079	3,007	3,054 70	6,334 61	5,414 50	111 50	318	40	84	464	18	138	20,189 33

* Y compris 2,938 avis.

ANNEXE B.

Etat des arrivées à la bâtisse d'immigration du gouvernement fédéral, à Winnipeg, pour les 10 mois finissant le 31 octobre 1892.

	Via les vapeurs transatlantiques.					*Via* les Etats-Unis.					Arrivées totales.	Nationalités.										Occupations.								Destination.				Arrivées totales.
	Adultes.		Enf. au-dessous de 12 ans.			Adultes.		Enf. au-dessous de 12 ans.																										
	H.	F.	Du s. m.	Du s. f.	Total.	H.	F.	Du s.m.	Du s. f.	Total.		Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Allemands.	Scandinaves.	Français et Belges.	Cit. des E.-U.	Canadiens.	Autres.	Total.	Cultivateurs.	Journaliers de ferme.	Journaliers en général.	Artisans.	Commis.	Servantes.	Non classifiées.	Total.	Ontario.	Manitoba.	Ter. du N.-O.	Colombie-B.	
1891.																																		
*Novembre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
*Décembre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1892.																																		
Janvier....	39	35	29	24	127	15	11	17	6	49	176	1	..	...	128	5	3	7	13	19	176	32	5	15	..	3	15	106	176	..	107	69	.	176
Février....	50	20	9	11	90	10	5	9	6	30	120	31	..	4	27	3	18	15	7	15	120	18	20	19	1	2	9	51	120	..	79	38	3	120
Mars.....	273	102	68	64	507	64	25	35	19	143	650	79	14	11	172	54	134	17	159	10	650	175	107	43	..	12	48	265	650	..	442	206	2	650
Avril.....	502	202	168	178	1,050	49	19	18	14	100	1,150	210	3	26	425	93	199	5	161	28	1,150	259	195	84	2	11	53	546	1,150	..	756	384	10	1,150
Mai.....	688	244	247	213	1,392	103	85	58	52	298	1,690	316	4	28	723	295	253	5	23	43	1,690	308	138	266	4	75	89	810	1,690	23	983	666	18	1,690
Juin.....	371	187	159	143	860	19	8	12	11	50	910	129	10	35	503	126	84	..	15	8	910	208	66	80	17	9	39	491	910	14	584	299	13	910
Juillet	358	192	170	156	876	41	14	18	12	85	961	65	3	11	451	171	29	1	38	192	961	142	102	108	6	41	57	505	961	28	854	75	4	961
Août.. ...	234	111	114	89	548	12	7	8	7	34	582	52	..	23	206	160	65	..	36	40	582	111	46	42	6	41	32	304	582	..	436	138	8	582
Septembre.	135	67	44	51	297	30	5	7	9	51	348	22	10	5	80	80	54	2	14	81	348	89	35	18	4	19	18	165	348	..	233	76	39	348
Octobre....	68	16	16	17	117	23	17	15	14	69	186	23	..	...	49	79	3	4	24	4	186	37	22	16	3	13	4	71	186	..	98	86	2	186
	2,718	1,176	1,024	946	5,864	366	196	197	150	909	6,773	928	44	143	2,764	1,066	842	56	490	‡440	6,773	1,379	716	671	43	226	364	3,334	6,773	65	4,572	2,037	99	6,773

* Compris dans le rapport de l'année dernière.
‡ 255 Islandais

ANNEXE C.

ETAT COMPARATIF de l'immigration à la bâtisse de Winnipeg.

Nationalités.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892. (10 mois)
Anglais	428	1,142	771	1,026	651	336	636	928
Irlandais	49	203	67	34	36	27	30	44
Ecossais	152	398	110	168	102	40	153	143
Allemands	192	312	356	458	1,043	894	1,312	2,764
Scandinaves	551	129	332	518	356	228	300	1,066
Français et Belges	114	71	24	191	223	145	218	842
Citoyens des Etats-Unis	1,898	55	17	9	.....	6	201	56
Canadiens	809	857	29	58	49	118	166	490
Islandais	111	446	1,688	739	624	163	218	255
Autres	352	517	118	186	.....	32	237	185
	4,656	4,130	3,512	3,387	3,084	1,989	3,471	6,773

ANNEXE D.

(Traduction.)

(Du *Scandinavian*, Chicago, 2 novembre 1892.)

Excursions de Noël.—$29.75 de Chicago à la Scandinavie, par les paquebots-poste anglais ou allemands ou par la ligne directe.—Alfred Mortensen et Cie, 126 rue Kinzie, Chicago. N'oubliez pas le numéro. Nous n'avons pas d'agents ni d'employés à la gare et nous vous avertissons d'être sur vos gardes. Profitez des grandes excursions de Noël *via* les lignes Cunard, Inman, White Star et Guion. De magnifiques vapeurs quittent Chicago, l'*Umbria*, le 5 novembre ; le *City of New York*, le 9 novembre, (et un grand nombre d'autres vapeurs sont mentionnés) en passant par les chutes Niagara. On n'exige rien pour le transport du bagage ni pour la pension tout le long de la route à partir de New-York. Ecrivez au bureau principal.

ALFRED MORTENSEN ET CIE,
126 rue Kinzie, Chicago.

N° 2.

RAPPORT DU SURINTENDANT DES MINES.

BUREAU DU SURINTENDANT DES MINES,
CALGARY, 31 octobre 1892.

A M. H. H. SMITH,
Commissaire des terres fédérales,
Winnipeg, Man.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, pour l'information de l'honorable ministre de l'intérieur, mon rapport sur le travail qui a été accompli à mon bureau pendant les douze mois finissant aujourd'hui.

Dans l'intervalle compris entre le 11 et le 14 novembre, j'ai parcouru les districts de Canmore et d'Anthracite; le résultat de ma visite se trouve consigné dans mon rapport de l'année dernière.

Au mois de décembre, j'eus l'occasion d'aller dans la province d'Ontario; je m'y trouvais depuis quelques jours lorsque je reçus instructions de me rendre à Ottawa, ce que je fis, et je ne suis pas retourné à Calgary avant le 1er mars.

Du 5 au 25 mars, mon temps a été employé dans un voyage au lac Dauphin, que j'ai dû entreprendre pour faire mon rapport sur des réclamations de squatters résidant dans ces parages.

Entre le 6 et le 28 avril, j'ai travaillé à des arpentages dans le voisinage de Revelstoke et à Flat Creek.

Du 5 au 7 mai, j'ai examiné les réclamations de certains squatters concernant des terrains situés à Canmore.

Entre le 16 et le 18 mai inclusivement, j'ai visité Edmonton en votre compagnie.

A partir du 31 mai jusqu'au 8 juin, j'ai été occupé à arpenter des terrains à Flat Creek, Colombie-Britannique.

Dans l'intervalle compris entre le 15 juin et le 4 juillet, j'ai visité diverses localités minières dans la région est de Kootenay.

Entre le 25 juillet et le 28 août, j'ai rempli à Winnipeg la fonction de commissaire provisoire.

Du 5 au 13 septembre, j'ai inspecté la zone de quarantaine entre le rang 19, à l'ouest du quatrième méridien, et les montagnes Rocheuses.

A partir du 15 septembre jusqu'au 7 octobre, je me suis occupé à des travaux d'arpentage à Selkirk-est.

Depuis le 15 jusqu'au 30 octobre, j'ai tenu des enquêtes à Kamloops, à Enderby, à Ashcroft, à Albert Canon et à Cherry Creek, dans la Colombie-Britannique, en rapport avec certaines réclamations agraires et divers autres sujets.

Des rapports sur tout ce qui précède nous ont été transmis ainsi qu'au ministre de temps à autre.

Relativement aux questions se rattachant au développement du Nord-Ouest ou d'intérêt pour le ministère, qui sont venus à ma connaissance dans le cours de l'année dernière, j'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport comme suit:—

Mines de charbon de Canmore.

Les travaux ont été activement poussés depuis mon dernier rapport annuel, et le rendement est à l'heure qu'il est ou sera bientôt d'environ 300 tonnes par jour.

Syndicat de houille et de bois de construction du Nord-Ouest du Canada (à responsabilité limitée).

Depuis mon dernier rapport, les travaux ont été poursuivis sans interruption, bien que sur une échelle restreinte.

La mine de H. W. McNeil, à Anthracite.

Dans le cours de l'été dernier, les travaux en rapport avec cette mine furent suspendus, vu que la demande de l'anthracite était alors tombée, et, en outre, le propriétaire désirait concentrer toutes ses ressources sur les mines de Canmore. Les travaux furent repris, cependant, vers le 1er septembre, et le rendement est actuellement de 125 tonnes environ par jour. Cette année, M. McNeil soumit sa houille à l'action d'un brisoir et l'assortit. Vu la nature friable de la houille, il s'en perd une considérable proportion. Le propriétaire croit qu'il vend mieux et obtient des prix plus élevés en agissant ainsi. Si l'on pouvait trouver un moyen peu dispendieux de convertir la poussière en petites briques, on effectuerait une grande économie, tant ici qu'à Canmore. Comme beaucoup de houille dont la proportion de carbone fixe est très forte, ce charbon est extrêmement friable, de sorte qu'on en perd beaucoup en le manipulant.

Houillère de Lethbridge.

Pour les raisons que j'indique dans mon dernier rapport, la production de cette houillère n'a pas été aussi considérable qu'on s'y attendait. Cependant, le marché pour ce charbon, au sud de la frontière internationale, s'est beaucoup amélioré et promet encore des prix plus rémunératifs et une demande plus stable. Le rendement est à l'heure qu'il est d'à peu près 800 tonnes par jour.

Pétrole.

Il a régné un peu d'excitation, cette année, dans la région du lac aux Œufs, située à environ 25 milles au nord d'Edmonton, à la suite de la prétendue découverte d'indices de pétrole à cet endroit. La substance trouvée, qui est d'une nature bitumineuse et presque de la consistance du goudron, semble révéler l'existence du pétrole. On dit qu'elle ressemble beaucoup aux exsudations qui se rencontrent le long des rivières Athabaska et de la Paix, qui ont été considérées par plusieurs personnes dont l'attention s'est portée sur l'étude de la question, comme indiquant l'existence d'un vaste gisement de pétrole. Cette découverte tendrait à démontrer que ce gisement de pétrole s'étend à une distance beaucoup plus éloignée au sud qu'on ne l'a jusqu'ici supposé.

Irrigation.

Pendant la dernière saison, une grande partie du district sud d'Alberta et d'Assidiboïa-est a été soumise à une extrême sécheresse. Il en est résulté que les récoltes ont été en général très maigres. Cette sécheresse n'a affecté que les régions très faciles à irriguer, ce qui n'a pas manqué d'attirer l'attention de tous les intéressés. En conséquence, l'on adoptera probablement, l'année prochaine, les mesures nécessaires pour mettre à exécution un des projets d'irrigation qui ont été soumis.

Immigration.

La construction du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton a ouvert à la colonisation le district nord d'Alberta, et un grand courant de population s'y portera l'année prochaine. Le district sud d'Alberta se peuplera plus lentement, mais non moins sûrement, vu qu'il offre tant de facilités relativement à l'irrigation.

GAS NATUREL.

Il a été fait une tentative, dans le cours de l'année, pour obtenir du gaz naturel à Calgary; on a encouru une dépense de $7,000 et atteint une profondeur de 1,468 pieds. La compagnie qui a fait cette tentative a été malheureuse sous plus d'un rapport et a dû abandonner les opérations, le terrain étant très difficile à perforer et son capital étant épuisé.

Cependant, d'après l'expérience acquise, quiconque fera le prochain essai pourra en arriver aux mêmes résultats que dans ce cas moyennant quarante pour cent des frais encourus jusqu'ici. On ne s'attendait pas à obtenir du gaz à une profondeur de moins de 2,400 pieds, et la compagnie considérait quelle aurait été justifiable de creuser jusqu'à une profondeur d'au moins 3,000 pieds, si le gaz ne s'était pas montré plus tôt.

ÉLEVAGE DU BÉTAIL.

L'hiver dernier a été en somme très favorable aux bestiaux, mais sur la fin d'avril une violente tempête de neige s'est fait sentir dans la plus grande partie du pays où paissaient les bestiaux. Elle est survenue juste à l'époque critique de la saison des veaux, et le résultat en a été des plus désastreux en ce qui concerne l'élevage des veaux.

A ce sujet, je dirai que, en supposant que la Grande-Bretagne continuât à imposer des restrictions sur l'importation du bétail canadien, l'effet de cette mesure, en ce qui concerne cette partie du Canada, ne serait pas aussi désastreux qu'on le suppose généralement. Le Nord-Ouest pourrait, au contraire, en tirer profit. Il n'y aurait plus besoin alors de maintenir la quarantaine contre les animaux envoyés ici du sud, du moins tant qu'il n'en viendrait pas du sud de la Platte. Les bestiaux élevés au nord de la Platte et à l'ouest du Missouri sont les plus sains que l'on puisse trouver. On pourrait ouvrir la voie à un commerce important en achetant dans les Etats de jeunes animaux et en les engraissant ici jusqu'à ce qu'ils fussent complètement développés. Ce serait un moyen de réaliser d'immenses profits. La seule chose qu'il y aurait à craindre c'est que ces profits nous fussent enlevés par nos voisins, les éleveurs du sud. Pour écarter ce danger, nous pourrions limiter l'importation des animaux dans le Canada, sauf en ce qui concerne les colons actuels ou ceux qui ont de grands intérêts dans le pays, et quant à ces derniers, il faudrait leur défendre de disposer des bestiaux qu'ils auraient introduits ici avant une année au moins de la date de l'importation. Cela empêcherait probablement ce commerce de tomber entre les mains de nos concurrents de l'autre côté de la ligne. Lorsque les bestiaux se seraient complètement développés, on les abattrait et on les expédierait en Angleterre et ailleurs. Considérée à ce point de vue, la mesure adoptée par la Grande-Bretagne pourra nous être d'un grand avantage en ce qui concerne les intérêts du Nord-Ouest.

Elevages des moutons.

L'année dernière a été très heureuse sous ce rapport.

Chevaux.

Le succès dans l'élevage des chevaux a été des plus marqués ici, cette année, en ce qui regarde l'amélioration de la rasse et le chiffre de la production. Malheureusement, le marché est partout déprimé et il n'y a que les bêtes de choix qui peuvent se vendre. Plusieurs centaines de chevaux ont été expédiés en Angleterre il y a quelque temps. Le résultat de l'expédition n'est pas encore connu.

Produits laitiers.

L'exploitation des produits laitiers a pris assez d'importance à Alberta cette année, et il y a place pour qu'elle se développe davantage. Ceux qui disposent d'une main-d'œuve suffisante ne peuvent mieux faire que de se livrer à l'industrie laitière au pied des montagnes.

Réfrigérants.

L'établissement de réfrigérants à Calgary par la Compagnie de Commerce du Nord-Ouest a été d'un sérieux avantage pour les éleveurs, surtout pour ceux qui ne font pas de grandes affaires. Il contribue aussi à promouvoir le commerce des animaux morts. Il est probable que le système des réfrigérants sera bientôt appliqué à d'autres articles que la viande. Il sera sans doute utilisé dans l'expédition des produits laitiers et des œufs, qui peuvent se conserver frais pendant des mois par ce procédé.

Récoltes.

Sauf dans les régions dont j'ai déjà parlé, les récoltes dans le Nord-Ouest ont été bonnes en général. Dans les districts nord des Territoires elles ont été exceptionnellement abondantes.

Expéditions des bestiaux.

Les expéditions de bétail vivant en Angleterre n'ont pas été très considérables l'année dernière. On essaye actuellement d'introduire sur les marchés des Etats de l'est et du Canada, sous forme de viande apprêtée, du bœuf provenant des *ranches* des Territoires, les animaux étant abattus à Calgary, et on espère que cette entreprise sera couronnée de succès.

Feux de prairies.

La nécessité pour les colons de s'organiser de quelque façon pour prévenir les feux de prairie, sur laquelle j'ai attiré l'attention dans mes rapports antérieurs, existe encore, les pertes causées par ces feux étant très considérables et des plus désastreuses pour le pays.

Tanneries.

Dans mes rapports antérieurs, j'ai fréquemment parlé des conditions favorables que paraît offrir le district d'Alberta pour l'établissement de tanneries. Cette année, il en a été établi une à Calgary. Elle existe depuis trop peu de temps pour que l'on puisse juger du succès de ses opérations.

Irrigation dans la Colombie-Britannique.

J'ai déjà parlé de l'irrigation dans le Nord-Ouest. J'ajouterai que même s'il était jugé nécessaire ou à propos de différer la considération du problème en ce qui concerne le Nord-Ouest, le ministère devrait immédiatement y donner son attention pour ce qui touche l'administration de ses terres dans la Colombie-Britannique. Il y a longtemps que l'irrigation se pratique dans la Colombie-Britannique. La partie de cette province connue sous le nom de "zone sèche," qui s'étend du rang 12 au rang 26, à l'ouest du 6ème méridien inclusivement, et au nord du township 14, est, sans irrigation, de peu de valeur. Au moyen de l'irrigation, cependant, on y produit du foin pour la consommation d'hiver, ce qui, avec les pâturages d'été qu'offrent les terres non irrigables, en fait un district d'une considérable importance au point de vue de l'élevage des bestiaux. Avant que les terres de ce district comprises dans la zone des chemins de fer fussent devenues la propriété du gouvernement fédéral, les autorités provinciales accordaient des " permis d'eau " aux colons et à d'autres personnes, ce qui leur permettait d'irriguer leurs propriétés avec l'eau qui les sillonnait. Même depuis que ces terres appartiennent au gouvernement fédéral, les autorités provinciales ont continué à émettre "des permis d'eau," considérant que la chose était encore de leur juridiction. Ces permis d'eau ne paraissent pas avoir été accordés d'après un système régulier, et maintenant que la colonisation se développe dans le district en question, ce qui s'est déjà vu dans certaines parties des Etats-Unis commence à se produire là aussi. Par suite de la manière inconsidérée dont les privilèges d'eau ont été conférés dans le passé, de grandes étendues de terrain qui, sous un système judicieux de distribution d'eau pourraient être arrosées et fertilisées, ne sont pas irrigués du tout ou du moins dans la mesure qu'elles devraient l'être. Il est arrivé souvent que les gens ont obtenu plus d'eau qu'ils n'en avaient besoin et il s'en est trouvé plusieurs assez égoïstes et assez vils pour gaspiller le surplus d'eau qu'ils pouvaient avoir au lieu de permettre à leurs voisins de s'en servir. Dans ces circonstances, non seulement le mécontentement se répand parmi les colons, mais le développement du district est retardé, et un grand nombre de terres appartenant au gouvernement, qui autrement auraient une grande valeur, sont temporairement maintenus dans une condition de dépréciation. C'est un état de choses auquel le gouvernement fédéral devrait, il me semble, dans son propre intérêt et dans celui des colons établis sur ses terres, chercher à remédier. Dernièrement, à la suite d'une de mes visites dans la Colombie-Britannique, pendant laquelle mon attention fut attirée sur cet abus, j'ai suggéré au ministère de nommer un comité conjoint, représentant les intérêts fédéraux et provinciaux, pour examiner la question de ces droits d'eau.

Si je ne me trompe, un grand nombre de ceux qui ont obtenu des permis ne se conforment pas à loi, et pour cette raison la plupart de ces permis pourraient être annulés. Tel étant le cas, je suis d'avis que l'on devrait abandonner peu à peu l'ancien système et de n'accorder à l'avenir des permis d'eau qu'à ceux qui pourront

en user avec le plus de profit, tout en protégeant dans la mesure voulue les terres actuellement arrosées. Il faudrait pour cela l'action conjointe des autorités locales et fédérales, car certains cours d'eau prennent leur source sur les terres fédérales puis se répandent dans le territoire provincial, tandis que d'autres prennent naissance en dehors de la zone des chemins de fer et la traversent ensuite. Il est évident que si les deux gouvernements agissaient indépendamment à ce sujet, il en résulterait un état de choses guère préférable à celui qui règne à l'heure qu'il est. Si l'on pouvait s'entendre pour diviser le pays en districts dirrigation à peu près sur le principe de la loi de l'Etat de la Californie connue sous le nom de "loi de Wright", je crois que la capacité productive de la "zone sèche" se développerait sur une grande échelle et que le revenu que le gouvernement retire des ventes de terres qui y sont situées augmenterait considérablement.

Ventes de terres dans la Colombie-Britannique.

Je suis d'opinion qu'en ce qui concerne l'administration de nos terres dans la Colombie-Britannique, ou du moins dans la partie de cette province connue sous le nom de "zone sèche", le ministère devra suivre une ligne de politique un peu différente de celle qu'il a adoptée dans le Nord-Ouest. Le ministère a toujours découragé la vente de grandes étendues de terrain à un seul individu. Au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, où les terres ont beaucoup de valeur au point de vue agricole, mais où le colon *bonâ fide* n'a besoin comparativement que de peu de terrain, et où celui qui achèterait de grandes étendues de terres le ferait presque toujours dans un but de spéculation, cette politique est sans doute dans l'intérêt du pays. Mais dans le district en question, le seul moyen pour le gouvernement de retirer un revenu de ses terres et, de fait, le seul moyen par lequel elles puissent être exploitées avec profit par ceux qui les acquerrons, est d'en disposer en bloc. Les terres ici, comme je l'ai déjà dit, ont de la valeur surtout, sinon uniquement, au point de vue de l'élevage des bestiaux. Pour empêcher les pâturages d'être détruits par les moutons et les chevaux, il est à désirer que les terres à pâturages soient en la possession des éleveurs eux-mêmes, qui, dans ce cas, les clôtureront et empêcheront la destruction des pâturages.

Destruction des pâturages par les moutons dans la Colombie-Britannique.

A ce sujet, je rappellerai la recommandation que me fit le ministère dans le cours de l'année dernière, de prendre des mesures pour empêcher les éleveurs de moutons de faire paître leurs bêtes dans la "zone sèche" de la Colombie-Britannique. Des milliers d'acres de terre ont ainsi perdu toute leur valeur, l'herbe ayant été détruite à jamais. Ce sont surtout des étrangers ou des gens ayant peu d'intérêt dans le pays qui sont responsables de cet état de choses. Au printemps, on fait traverser la frontière à de nombreux troupeaux de moutons; ces animaux sont engraissés pendant l'été, et, à l'automne, ils sont abattus et expédiés. Les éleveurs de bestiaux se plaignent que les pâturages sont dévastés par les moutons, et de vastes étendues de terres appartenant au gouvernement perdent toute leur valeur, sans aucune compensation, car on n'exige pas même de loyer de ceux qui s'adonnent a cette industrie. Dans ces circonstances, je crois qu'on devrait adopter les mesures nécessaires pour mettre fin à cet abus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM PEARCE,

Surintendant.

N° 3.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES AGENCES DES TERRES FÉDÉRALES.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DE L'INSPECTEUR DES AGENCES,
OTTAWA, 31 janvier 1893.

M. H. H. SMITH,
Commissaire des terres fédérales,
Winnipeg, Man.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter au ministre de l'intérieur, par votre entremise, un état donnant un aperçu du travail exécuté par les diverses agences des terres fédérales dans le cours de l'année qui s'est terminée le 31 octobre 1892. J'ai inspecté les agences de temps à autre, quand les circonstances le permettaient, et je les ai trouvées en général dans une condition satisfaisante. Dans quelques cas, par suite de l'emcombrement de l'ouvrage, on s'était quelque peu arriéré, mais je suppose que l'on a profité de la morte-saison pour terminer ce qui restait à faire. Trois des agences ont été pourvues de clavigraphes, et ils ont tant contribué à simplifier et à expédier le travail de la correspondance, que je suis d'opinion qu'il devrait en être fourni à toutes les agences importantes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. M. GORDON,

Inspecteur des agences des terres fédérales.

ETAT donnant un aperçu du travail exécuté dans les diverses agences des terres fédérales, pendant l'année qui s'est terminée le 31 octobre 1892.

Agences.	Homesteads demandés.	Ventes.		Demandes annulées.		Emplacements de mines enregistrés.	Permis de coupe de foin.	Patentes demandées.		Lettres.		Rapports.
		Préemptions.	Générales.	Homesteads.	Préemptions.			Accordées.	Refusées.	Reçues.	Envoyées.	
Battleford	42	1	5	7	2	.....	78	6	.....	459	671	60
Birtle	330	8	3	103	125	.....	241	261	71	3,383	2,966	56
Calgary	224	6	32	67	12	4	109	.....	.....	2,450	1,380	63
Coteau	522	8	6	101	60	1	55	57	.....	2,233	1,886	56
*Edmonton	601	8	20	54	6	5	57	30	1	1,341	505	52
Kamloops	74	†15	54	20	.....	.....	16	23	.....	1,743	1,207	55
‡Lac Dauphin	115	.....	.....	.....	.....	.....	64	.....	.....	.....	.....	.....
Lethbridge	63	1	9	11	5	3	60	19	.....	1,158	867	58
Petite-Saskatchewan	202	10	5	.....	.....	.....	144	.....	.....	.....	.....	.....
New-Westminster	23	†134	39	18	.....	.....	.....	214	.....	2,772	2,389	48
Prince-Albert	187	.....	1	27	12	.....	60	36	2	1,286	927	58
Qu'Appelle	830	11	24	232	218	.....	279	212	27	5,143	5,994	58
Daim-Rouge	369	.....	1	49	6	.....	34	8	.....	740	495	.....
Souris	485	34	32	142	94	.....	385	353	27	6,494	4,841	7
Courant-Rapide	34	1	1	4	2	.....	21	4	1	404	351	54
Buttes-du-Tondre	182	1	3	42	36	.....	144	37	5	1,387	894	55
Montagne-de-la-Tortue	331	31	12	91	97	.....	108	256	18	2,603	2,233	54
Winnipeg	224	4	39	125	34	6	409	258	107	6,440	9,774	60
Totaux	4,838	273	286	1,093	709	19	2,264	1,774	259	40,036	37,380	794

* Les relevés pour les mois de mai, juin et septembre n'indiquent que le nombre de homesteads qui ont été demandés et de ventes qui ont été effectuées.

‡ Le bureau du Lac Dauphin n'a pas fait de rapport montrant le travail qui y a été exécuté. Le nombre de homesteads qui ont été demandés et de ventes qui ont été effectuées est rapporté par l'entremise du bureau de la Petite-Saskatchewan. † Homesteads vendus.

J. M. GORDON,
Inspecteur des agences.

WINNIPEG, 31 octobre 1892.

N° 4.

TERRES A BOIS, TERRES MINÉRALES ET À PATURAGE.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 31 janvier 1893.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le treizième rapport du bureau des terres minérales, à bois et à pâturage. Des états préparés par M. F. Loyer, teneur de livres du bureau, et indiquant un revenu s'élevant à $131,455.52 donné par les terres à bois, à pâturage et minérales, mais sans y comprendre le produit des ventes de terres minérales, pour l'année administrative qui s'est terminée le 31 octobre dernier, sont annexés au présent rapport. J'y joins également les rapports des agents des bois de la couronne à Edmonton, T.N.-O., New-Westminster, C.-B., et Winnipeg, Man. Le revenu total mentionné ci-dessus comprend les droits payés pour la coupe du bois et du foin sur les terres des écoles.

Le revenu montre une augmentation de $1,552.85 sur celui de l'an dernier. Il y a eu une augmentation de $8,023.51 sur les terres à pâturages; mais une diminution de $5,396.87 sur les droits relatifs à la coupe du bois, de $604.77 sur les terres à foin, de $334.97 sur les honoraires se rattachant aux mines, de $106.80 sur les terrains à houille, et de $27.25 sur les carrières de pierre.

Afin de faciliter les références ou les comparaisons, des états indiquant le revenu perçu depuis 1872 jusqu'au 31 octobre dernier, ont été préparés pour chaque année fiscale et administrative; ces états, cependant, ne comprennent pas les ventes de terres minérales; on trouvera ces tableaux à la fin du rapport.

Le revenu total du bureau de Winnipeg s'élève à $36,678.90, c'est une augmentation de $1,823.28 sur celui de l'an dernier.

Le prix du bois de construction dans les limites de l'agence de Winnipeg a varié entre $9.00 et $18.00 par mille pieds, M. P., suivant la qualité et l'espèce de bois. Il y a en opération dans l'agence vingt et une scieries, coupant du bois en vertu de licences du gouvernement.

Le revenu à l'agence des bois de la couronne, dans la Colombie-Britannique, a été de $30,916.22, une diminution de $15,078.09. Sur ce montant, $2,626.50 ont été reçus pour *bonis* sur des limites offertes à la compétition publique. La superficie totale acquise de cette manière est d'environ 13.45 milles carrés, ce qui donne une moyenne de $195.18 par mille carré. La quantité totale de bois de construction manufacturé pendant l'année s'est élevée à 20,062,680 pieds, M. P., comparée à 30,507,439 pieds l'an dernier; le bois s'est vendu de $9 à $10 le mille. Quatorze scieries coupent du bois dans cette agence en vertu de licences du gouvernement. Leur capacité, etc., est indiquée dans la cédule annexée au rapport de l'agent.

Le montant des droits perçus dans l'agence de Calgary pendant l'année, a été $14,769.78, une augmentation de $2,863.74 sur l'année précédente. Le bois se vendait à Calgary de $10 à $18, à Cochrane $16, à Macleod de $10 à $39, et aux Collines du Cyprès $10. Dix scieries étaient en opération l'an dernier, avec licences du gouvernement.

La totalité des droits perçus dans les limites de l'agence d'Edmonton a été de $5,291.25, augmentation de $1,276.55 sur l'année précédente. Le prix du bois de construction variait à Edmonton entre $16 et $23 le mille pieds, M. P. L'agent a rapporté qu'il y avait trois scieries en opération dans l'agence.

La totalité des droits perçus sur le bois, dans l'agence de Prince-Albert, a été de $12,019.05, soit une augmentation de $5,894.21 comparativement à l'exercice précédent. Le bois s'est vendu à Prince-Albert à un prix variant de $17 à $40 le mille pieds. Il y a deux scieries dans cette agence qui scient en vertu de permis.

Les états reçus au bureau principal indiquent les quantités suivantes de bois de construction manufacturé et vendu durant l'exercice dans les cinq agences.

	Manufacturé.	Vendu.
Bois de sciage	40,672,928	43,527,156
Bardeaux	6,546,000	7,018,500
Lattes	1,195,150	1,535,190

Cent-neuf permis de coupes de bois comprenant une étendue de 2,375.99 milles en superficie ont été émis pendant l'année. Suit la superficie qu'embrassent les permis accordés dans la province du Manitoba, dans les trois districts provisoires et sur les terres fédérales de la Colombie-Britannique.

	Milles.
Manitoba	524·36
Alberta	1,350·73
Assiniboïa	59·75
Saskatchewan	197·83
Colombie-Britannique	243·32

Dans le cours du dernier exercice il a été reçu 94 demandes de permis de coupes de bois; sur ce nombre 71 étaient des demandes de permis de coupes de bois au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest, et le reste était pour obtenir la permission de couper du bois sur les terres fédérales de la Colombie-Britannique. Le nombre de demandes reçues l'année précédente avait été de 83. Dans le cours de l'année il a été annulé 16 permis de coupes de bois parce que les personnes auxquelles ils avaient été accordés n'avaient pas rempli les conditions du règlement. L'étendue totale de ces coupes de bois était approximativement de 305 milles en superficie. Le nombre de coupes de bois actuellement sans permis, dans la province et les territoires, est de 154 et de 113 sur les terres fédérales de la Colombie-Britannique.

TERRAINS MINIERS AUTRES QUE LES HOUILLÈRES.

Les rapports des agents des terres fédérales font voir que dans le cours du dernier exercice, il y a eu 20 inscriptions nouvelles et 12 renouvellements au sujet de terrains miniers autres que les houillères. Les recettes de ces terrains miniers ont été, pendant l'année, de $1,921.52, et sur cette somme $397.33 étaient en paiement d'honoraires d'inscriptions et d'enregistrement de concessions. L'étendue totale des terrains miniers vendus jusqu'à date est de 1,782·87 acres, qui ont produit $9.861.52.

Tous les minéraux, à l'exception de la houille, qui se trouvent sur les terres fédérales dans la zone du chemin de fer de la province de la Colombie-Britannique, sont maintenant régis par les lois de cette province concernant les mines. Ce résultat a été obtenu à la suite d'un arrangement interrompu entre le gouvernement fédéral et celui de la province et ratifié par des arrêtés du conseil en date du 11 et du 28 février 1890. L'un ou l'autre des gouvernements peut mettre fin à cet arrangement en tout temps.

Le gouvernement provincial a enregistré sous ce régime jusqu'au mois de février 1892, 136 lots et vendu huit terrains miniers.

L'arrêté du conseil daté le 25 août 1891 a exempté de l'effet des règlements concernant les terrains miniers les terres à pétrole. Cependant les dispositions de ces règlements sont observées relativement à toutes les inscriptions pour terrains à pétrole faites antérieurement au 8 octobre dernier. Il n'y a pas eu d'inscription postérieurement à cette date.

Terrains houillers.

Le nombre de demandes reçues dans le cours de l'année a été de 29. Quatre des solliciteurs ont obtenu le privilège d'acheter, dans un délai fixe, les terrains houillers qu'ils avaient demandés, et six ont eu la permission d'y exploiter. Quatre d'entre eux ont acheté en tout ou en partie les terrains qu'ils avaient demandés.

Les recettes provenant de la vente des terrains houillers, cette année, ont été de $3,374.70, soit une augmentation de $1,093.70 sur l'année dernière. La superficie totale des terrains houillers vendus jusqu'aujourd'hui est de 13,649.86 acres, et le produit de ces ventes se chiffre par $141,0-3.27.

Département de l'Intérieur.

Pâturages.

Le nombre total de baux accordés par le ministère jusqu'au 31 octobre 1892 est de 269. Un certain nombre de ces baux ont été annulés. Le nombre de baux actuellement en vigueur est de 142, couvrant une superficie totale de 1,801,209.11 acres.

Le tableau suivant donne les noms des fermiers de pâturages, les numéros et l'étendue des terrains affermés :—

Numé. du ranche.	Nom du locataire.	Superficie en acres.	Numé. du ranche.	Nom du locataire.	Superficie en acres.
1	North-West Cattle Company	44,000	322	W. et A. Blakely	1,440
2	do do	58,925	326	R. Mitchell	2,240
11	Alexander Begg	320	327	P. Byrne	480
16*a*	D. McEachran	16,391	328	J. Mitchell	1,997
16*b*	do	29.332	329	Lachlan Collie	306
22	Stewart Ranche Company	23,000	331	F. Murray-Honey et Lewis Parsons	5,280
25	Cochrane Ranche Company	73,500	332	C. P. Ohlson	1,280
28	A. B. Few	100,000	333	R. G. Robinson	1,120
33	New Oxley (Canada) Ranche Co	7,000	334	William Collie	160
34	Cochrane Ranche Company	33,000	335	Thomas J. Spence	427
35	North-West Cattle Company	55,000	336	John Walter	1,445
35*a*	Moore et Martin	33,000	337	Charles McCarthy	480
36	C. W. Martin	59,270	338	Frank Ward	160
38	Alfrey et Brooke	10,000	341	G. J. Gagen et W. A. H. a'Court	5,760
42	Bow River Horse Ranche Co	31,311	342	Samuel Perry, (loyer de pré p. 5 ans)	40
45	Wells et Brown	12,000	343	Walter R. Johnson	2,400
48	New Oxley (Canada) Ranche Co	80,000	344	A. T. Wallace	1,920
56	Bell, Frères	4,052	345	M. H. Boulais	320
59	New Oxley (Canada) Ranche Co	62,934	347	Jeremiah M. J. Mulvihill	259
59*a*	C. W. Martin	37,066	348	Leeson & Scott	1,920
74	Sir John Walrond	100,000	349	John G. Collins	1,280
77	New Oxley (Canada) Ranche Co	100,000	350	L. G. McDonald	320
82	Walrond Ranche Company	100,000	351	Samson et Harford	27,200
92	W. G. Conrad	100,000	352	Thomas Johnson	2,560
93	Garnett Brothers	20,000	353	W. W. Stuart	2,080
94	F. W. Godsal	4,061	354	Sibbald et Alford	1,280
101	Alberta Ranche Company	25,510	355	Alfred Chevigny	960
104	W. B. Irving	5,280	356	William Grahame	477
108	D. McDougall	6,000	357	F. W. Peecock	513
116	N. Boyd	3,920	358	J. et R. Mitchell	960
120	M. Oxarart	11,000	359	A. McCarthy	320
129	Révérend John McDougall	8,260	360	L. Copeland (loyer de pré)	40
137	Brown Ranche Company	33,500	361	H. Anticknap (loyer de pré)	160
141	P. McLaren	7,500	363	D. C. Stewart (do)	40
146	Canadian Agricultural, Coal and		364	J. C. M. Davis (do)	40
	Colonization Company	32,062	365	Neil Hanson	640
153	Captaine W. Thorburn	2,835	366	Charles McCarthy	1,280
154	D. McEachran	16,640	367	George Anderson	640
167	Glengarry Ranche Company	52,320	368	Thomas Johnson	1,920
193	Cypress Cattle Company	38,750	369	Grier et Smith	741
201	A. Adzit	1,920	370	C. P. Ohlson	640
217	W. Carter	5,120	372	G. P. Ashe	213
240	W. G. Conrad	32,580	373	John Cooil	1,280
244	W. Tait	960	374	L. C. Brown	640
248	A. E. Cross	11,000	375	D. H. Gillespie (loyer de pré)	149·61
265	Jonathan Henderson	1,280	377	John Cheeseman	320
268	F. W. et J. W. Ings	7,040	378	J. R. Greig	2,560
289	Canadian Pacific Colonization Cor-		379	T. L. Engman (loyer de pré)	25
	poration	44,000	380	R. G. Robinson	800
295	C. W. Martin	14,666	381	Cochrane Ranche Company	60,000
308	J. et R. Mitchell	2,400	383	S. E. Gourley	2,400
309	Canadian Pacific Colonization Cor-		384	G. A. McCarthy	2,404½
	poration	11,000	385	W. N. Adzit	1,120
310	Joseph Fisher	2,327	386	H. G. Hurlbert	640
313	E. H. Maunsell	4,640	387	Walter Blackburn	1,760
315	H. T. Morton	640	388	Canadian Agricultural, Coal and	
317	Francis White	25,899		Colonization Co	320
318	T. W. Peecock	798	389	William Glennie	2,560
319	Sir John Lister-Kaye	1,920	391	William W. Avison	640
320	Charles Carey	1,920	392	Joseph Dugan	385
321	James Fidler	1,600	393	W. H. Moodie	56
321*a*	James Fidler	640	394	Leslie Hill	1,280

Tableau donnant les noms des fermiers de pâturages, les numéros et l'étendue des terrains.

Numé. du ranche.	Nom du locataire.	Superficie en acres.	Numé. du ranche.	Nom du locataire.	Superficie en acres.
395	John Cooil	640	410	James Hastie	640
396	David McDougall	6,000	411	W. L. Nicol	6,528
397	C. P. Ohlson	640	412	Leslie Hill	1,280
398	John Harvey	913·50	413	H. A. Greeley	2,160
399	Gagen et a'Court	1,598	414	A. F. Wallace	640
400	Ronald Greig	2,560	415	S. T. Fawcett	1,440
401	J. P. Tully	532	416	David Bartram	1,124
402	Charles E. Stevens	640	417	George A. Blair	2,576·50
403	Mme H. Surrey	640	418	Greir et Smith	1,280
405	G. W. Quick	1,200	419	A. F. Wallace	1,260
406	James Nicholson	2,560	420	W. L. Nicol	1,280

Ces terrains sont situés principalement dans le district d'Alberta et la partie sud de l'Assiniboïa, mais il y en a aussi quelques-uns dans le district de la Saskatchewan et la province du Manitoba.

Le nombre de demandes pour baux de pâturages reçues dans le courant de l'année a été de 99.

La somme perçue pour le loyer des terrains à pâturages a été de $24,573.61, contre $16,550.10 pour l'exercice terminé le 31 octobre 1892.

L'état suivant indique approximativement le nombre total des bestiaux, chevaux et moutons qu'il y a dans la région désignée actuellement sous le nom de districts à pâturages d'Alberta et d'Assiniboïa, d'après les relevés fournis par les fermiers de ranches, et d'après les renseignements puisés à d'autres sources :—

Bestiaux	139,283
Chevaux	20,579
Moutons	86,087
Etat de l'ouvrage fait durant l'année :—	
Nombre de lettres envoyées	3,802
Nombre de pages de mémoires et d'annexes	1,716
Nombre de plans et de croquis préparés	285
Nombre d'avis demandant des soumiss. pour coupes de bois	6,300
Bois :—	
Nombre de demandes de coupes de bois	94
Nombre de coupes de bois acquises par enchères publiques, y compris les permis	69
Nombre de permis de coupes de bois émis	109
Instructions données pour arpentages de coupes de bois	18
Nombre de rapports d'arpentage de coupes de bois reçus et examinés	32
Nombre de relevés de scieries reçus et examinés	245
Nombre de permis de coupes de bois accordés par les agents, ainsi qu'enregistrés et vérifiés à ce bureau	3,727
Nombre de saisies de bois enregistrées et vérifiées à ce bur.	551
Pâturages :—	
Nombre de demandes de pâturages reçues	99
Nombre de baux de pâturages dont l'émission est autorisée	35
Nombre de baux de pâturages accordés	32
Nombre de baux de terres à foin accordés	1
Nombre de demandes de terres à foin	13
Nombre de permis de coupes de foin donnés par les agents des terres fédérales ainsi qu'enregistrés et vérifiés à ce bureau	2,270

Mines :—

Nombre de saisies de foin enregistrées et vérifiées à ce bureau	90
Nombre de demandes de terrains houillers reçues	29
Nombre de concessions houillères de 320 acres et moins vendues	4
Nombre de demandes de concessions minières autres que les houillères	31
Nombre de nouvelles inscriptions et de renouvellements pour terrains miniers donnés par des agents de terres fédérales	32
Nombre de concessions minières autres que houillères vendues	7
Nombre de demandes de carrières	6
Nombre de demandes d'emplacements de moulins	1
Nombre de demandes de pouvoirs d'eau	2

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. U. RYLEY,

Commis des terres à bois, terres minérales et à pâturage.

A.

RECETTES provenant des bois de la couronne pour l'exercice terminé le 31 octobre 1892.

Mois.	Boni.	Fermages.	Droit régalien sur les ventes.	Honoraires et droits sur les permis.	Saisies, doubles droits et amendes pour empiétement.	Divers.	Totaux.
1891.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Novembre	1,376 10	1,141 06	3,548 98	1,048 78	377 03	.....	7,491 95
Décembre	126 00	2,534 16	4,564 17	1,821 07	164 30	.....	9,209 70
1892.							
Janvier	876 00	1,117 31	713 72	1,793 95	473 87	14 35	4,989 20
Février	60 00	3,541 74	2,690 10	1,884 56	783 93	.....	8,960 33
Mars	91 00	3,731 37	7,971 21	2,098 73	602 89	.....	14,495 20
Avril	765 00	1,504 44	3,018 72	1,600 68	398 82	.....	7,287 66
Mai	.....	1,798 89	1,149 22	1,578 93	333 63	8 00	4.868 67
Juin	20 00	2,702 42	2,081 05	1,168 86	1,454 39	11 00	7,437 72
Juillet	982 50	1,105 27	4,081 68	808 11	190 59	.....	7,168 15
Août	35 00	2,493 50	3,388 16	1,341 75	318 14	.....	7,576 55
Septembre	150 00	2,012 04	3,231 34	1,084 66	334 04	.....	6,812 08
Octobre	573 00	122 81	7,152 09	3,822 32	999 63	.....	12,669 85
	5,054 60	23,805 01	43,590 44	20,052 40	6,431 26	33 35	98,967 06
Revenu provenant de la coupe de bois sur les terres des écoles							336 21
Total							99,303 27

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DES BOIS ET DES MINES,
OTTAWA, 2 janvier 1893.

B.

RECETTES provenant des pâturages, des terres à foin et des terrains miniers, pour l'exercice terminé le 31 octobre 1892.

Mois.	Pâturages.		Droits provenant des permis de faucher le foin.	Honoraires provenant des mines.	Droit régalien sur terrains houillers.	Droit régalien sur carrières.	Totaux.
	En espèces.	*Scrip.*					
1891.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Novembre	75 83	700 00	167 25	91 00	49 70	6 90	1,090 68
Décembre	385 65	1,580 00	86 30	25 00	.....	.....	2,076 95
1892.							
Janvier	105 25	380 00	118 25	15 00	.....	.....	618 50
Février	119 60	2,200 00	109 25	5 00	.....	0 90	2,434 75
Mars	774 77	4,960 00	88 20	10 00	10 00	.....	5,842 97
Avril	371 00	160 00	135 80	5 00	.....	9 00	680 80
Mai	230 46	1,440 00	600 25	29 00	.....	.....	2,299 71
Juin	361 14	4,000 00	787 65	15 00	6 50	.....	5,170 29
Juillet	108 19	476 00	1,416 10	130 00	.....	.....	2,130 29
Août	1,225 41	838 02	1,273 45	.....	.....	.....	3,336 88
Septembre	749 01	500 00	446 40	16 00	.....	.....	1,711 41
Octobre	153 28	2,680 00	131 50	56 33	1 50	.....	3,022 61
	4,659 59	19,914 02	5,360 40	397 33	67 70	16 80	30,415 84
Terres des écoles	.....	.....	1,736 41	.....	.....	.....	1,736 41
Totaux	4,659 59	19,914 02	7,096 81	397 33	67 70	16 80	32,152 25

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DES BOIS ET DES MINES,
OTTAWA, 2 janvier 1893.

C.

RECETTES provenant des terres des écoles, à compte de droits sur les bois et terres à foin, pour l'année terminée le 31 octobre 1892.

Mois.	Droits sur les bois.	Terres à foin.	Total.	Province du Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.			Totaux.
					Assiniboïa.	Alberta.	Saskatchewan.	
1891.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Novembre	26 50	44 95	71 45	60 95	10 50	.....	.....	71 45
Décembre	48 00	41 51	89 51	89 51	.....	.....	.....	89 51
1892.								
Janvier	51 45	31 25	82 70	81 70	1 00	.....	.....	82 70
Février	21 25	53 30	74 55	69 05	50	.....	5 00	74 55
Mars	51 50	40 50	92 00	81 40	10 60	.....	.....	92 00
Avril	43 05	24 30	67 35	50 75	3 10	13 50	.....	67 35
Mai	7 00	354 25	361 25	267 35	80 90	7 50	5 50	361 25
Juin	11 51	261 80	273 31	198 71	22 10	52 00	50	273 31
Juillet	6 45	423 70	430 15	304 10	78 50	28 05	19 50	430 15
Août	30 00	348 20	378 20	260 00	96 50	16 90	4 80	378 20
Septembre	.....	90 70	90 70	64 00	23 70	3 00	.....	90 70
Octobre	39 50	21 95	61 45	48 25	80	10 00	2 40	61 45
Totaux	336 21	1,736 41	2,072 62	1,575 77	328 20	130 95	37 70	2,072 62

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DES BOIS ET DES MINES,
OTTAWA, 2 janvier 1893.

D.—Etat des recettes provenant des bois, des pâturages, des terres à foin et des terrains miniers, à compter de l'exercice 1872–73, jusqu'au 30 juin 1892.

Exercice.	Droits sur le bois.	Pâturages.		Terres à foin.		Redevances et bonis provenant des charbonnages.	Honoraires provenant des mines.	Droit régalien sur les carrières.	Loyer des emplacements de moulins, *scrip*.	Revenu brut.
		En espèces.	*Scrip*.	En espèces.	*Scrip*.					
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1872-73	109 25	...	...	...	...	...	...	...	...	109 25
1873-74	2,710 55	...	...	...	...	...	...	...	...	2,710 55
1874-75	2,335 25	...	...	...	...	...	...	...	...	2,335 25
1875-76	387 00	...	...	...	...	...	...	...	...	387 00
1876-77	320 00	...	...	...	...	...	...	...	...	320 00
1877-78	1,620 00	...	...	...	...	...	...	...	...	1,620 00
1878-79	325 00	...	...	...	...	...	...	...	...	325 00
1879-80	25,121 46	...	...	...	...	...	...	...	...	25,121 46
1880-81	32,028 16	...	...	...	...	...	...	...	...	32,028 34
1881-82	58,753 14	2,245 00	...	...	...	40 00	...	...	...	61,038 14
1882-83	90,066 46	22,844 43	...	...	...	880 00	...	33 91	...	113,824 80
1883-84	147,983 10	11,370 60	...	23 00	...	498 90	14 00	105 00	...	159,994 60
1884-85	87,474 99	17,089 75	...	207 25	...	232 40	329 00	46 98	...	105,380 37
1885-86	64,820 31	29,562 51	3,131 08	966 05	...	40 00	257 00	21 78	...	98,798 73
1886-87	65,111 74	14,242 77	39,487 67	1,429 40	80 00	...	135 00	6 00	...	120,492 58
1887-88	94,964 55	5,922 47	23,023 28	2,043 52	80 00	14 00	212 00	4 21	...	126,264 03
1888-89	90,290 00	2,207 69	16,802 63	3,621 10	...	39 80	233 90	51 75	...	113,246 87
1889-90	84,642 95	1,305 57	9,021 63	8,832 06	...	87 50	186 00	136 52	...	104,212 23
1890-91	102,902 71	3,079 55	16,193 77	7,809 39	...	190 39	577 30	51 36	160 00	130,964 47
1891-92	106,461 35	3,726 80	17,222 60	5,077 30	...	67 70	430 00	41 85	...	133,027 60
Totaux	1,058,428 15	113,597 14	124,882 66	30,009 07	160 00	2,090 69	2,374 20	499 36	160 00	1,307,843 69

Memo.—Le revenu des terres des écoles n'est pas compris dans cet état.

Ministère de l'intérieur,
Bureau des terres et des mines,
Ottawa, 2 janvier 1893.

E.—Etat des recettes provenant des bois, pâturages, terres à foin et terrains miniers, à compter de l'exercice 1872-73, et se terminant le 31 octobre 1892.

Du 1er novembre au 31 octobre de chaque année.	Droits sur les bois.	Pâturages.		Terres à foin.		Redevances et bonis provenant des charbonnages.	Honoraires provenant des mines.	Droit régalien sur les carrières.	Loyer des emplacements de moulins—*scrip.*	Revenu brut.
		En espèces.	*Scrip.*	En espèces.	*Scrip.*					
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1872-73	662 05	...	...	...	...	...	...	...	...	662 05
1873-74	2,347 00	...	...	...	...	...	...	...	...	2,347 00
1874-75	2,146 00	...	...	...	...	...	...	...	...	2,146 00
1875-76	387 00	...	...	...	...	...	...	...	...	387 00
1876-77	320 00	...	...	...	...	...	...	...	...	320 00
1877-78	1,820 00	...	...	...	...	...	...	...	...	1,820 00
1878-79	3,388 15	...	...	...	...	...	...	...	...	3,388 15
1879-80	31,339 95	...	...	...	...	...	...	...	...	31,339 95
1880-81	44,524 35	...	...	...	...	...	...	...	...	44,524 35
1881-82	75,781 26	10,123 60	...	...	...	80 00	...	...	...	85,984 86
1882-83	150,712 27	18,778 83	...	...	...	880 00	...	95 72	...	170,466 82
1883-84	93,765 86	10,642 50	...	135 20	...	541 30	29 00	43 19	...	105,157 05
1884-85	63,533 84	20,342 74	...	481 60	...	150 00	401 00	46 98	...	84,956 16
1885-86	70,927 70	26,723 72	20,613 29	1,223 45	80 00	40 00	190 00	27 78	...	119,825 94
1886-87	77,871 91	11,528 77	28,048 33	1,796 50	...	...	230 00	4 21	...	119,479 72
1887-88	91,538 24	5,988 42	20,260 41	3,289 57	80 00	17 10	231 75	26 75	...	121,432 24
1888-89	76,203 83	1,635 08	16,802 63	6,909 55	...	73 25	184 15	55 98	...	101,864 47
1889-90	102,032 58	3,056 05	9,541 63	8,235 67	...	68 34	181 00	137 90	160 00	123,413 17
1890-91	104,385 73	2,353 73	14,196 37	5,844 58	...	174 50	732 30	44 05	...	127,731 26
1891-92	98,967 06	4,659 59	19,914 02	5,360 40	...	67 70	397 33	16 80	...	129,382 90
Totaux	1,092,654 78	115,833 03	129,376 68	33,276 52	160 00	2,092 19	2,576 53	499 36	160 00	1,376,629 09

Memo.—Le revenu des terres des écoles n'est pas compris dans cet état.

Ministère de l'intérieur,
Bureau des bois et des mines,
Ottawa, 2 janvier 1893.

AGENCE DES BOIS DE LA COURONNE D'EDMONTON.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES,
EDMONTON, 14 novembre 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre divers états concernant les affaires transigées dans mon bureau pendant l'année dernière. Vous verrez qu'il y a eu une très forte augmentation dans le nombre des lettres envoyées et reçues, mais une sensible diminution dans les recettes. J'attribue cela surtout au fait que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a acquis une grande partie des terres de ce district.

Il serait à désirer que le gouvernement et cette compagnie s'entendissent au sujet du bois et du foin. La compagnie en question n'exige rien pour ces produits, ce qui m'empêche d'en arriver à des résultats efficaces. Maintenant que le pays s'établit si rapidement, ne serait-il pas bon de forcer ceux qui ont obtenu des permis d'en tirer parti ou de permettre à d'autres de le faire ?

Le rendement du bois a été, cette année, le plus considérable que l'on ait encore signalé : il a été du double de celui de ces dernières années. Mais tout de même il n'y en a pas tout à fait assez pour répondre à la demande ; on fait venir ce qui manque des montagnes *via* Calgary.

Le nombre d'inscriptions pour *homesteads* a été de 795, contre 495 l'année dernière, soit une augmentation de 300.

Le grand nombre de délégués qui ont visité ce district dans le cours de la saison et qui sans exception en ont parlé en termes favorables, provoqueront une forte affluence de colons l'année prochaine. Je m'attends que les immigrants seront cinq fois plus nombreux que cette année, ce qui augmentera sensiblement la demande du bois. Tout annonce que dans un avenir rapproché ce district sera densement peuplé.

Le tout humblement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOS. ANDERSON,
Agent des bois de la Couronne.

ANNEXE A.

ETAT des recettes provenant des bois de la couronne pour les douze mois finissant le 31 octobre 1892.

Mois.	Loyers.	Boni et rente du terrain.	Permis.	Droits et amendes pour violation du droit de propriété.	Terres des écoles.	Totaux.
1891.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Novembre	.....	.....	40 47	.....	.....	40 47
Décembre	.....	.....	6 00	.....	.....	6 00
1892.						
Janvier	329 73	480 00	8 00	.....	.....	817 73
Février	.....	.....	75 97	.....	.....	75 97
Mars	.....	.....	10 71	10 00	.....	20 71
Avril	225 49	.....	10 37	.....	.....	235 86
Mai	.....	125 45	63 16	12 83	.....	201 44
Juin	.....	.....	3 50	37 20	.....	40 70
Juillet	500 21	.....	5 75	.....	.....	505 96
Août	.....	.....	20 75	.....	.....	20 75
Septembre	35 52	.....	5 75	.....	.....	41 27
Octobre	800 94	.....	15 00	.....	.....	815 94
	1,891 89	605 45	265 43	60 03	.....	2,822 80
Montant perçu au bureau principal						2,468 45
Total						5,291 25

THOS. ANDERSON,
Agent des bois de la couronne.

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,
EDMONTON, 31 octobre 1892.

ANNEXE B.

RAPPORT GÉNÉRAL du bureau pour les douze mois finissant le 31 octobre 1892.

Détails des rapports.	Nombre.	Comparaison, avec l'année précédente.		Observations.
		Augmentation.	Dimunition.	
Lettres écrites	2,039	1,510	.....	
" reçues	1,547	1,264	.....	
Permis émis	327	42	.....	
Saisies faites	4	3	.....	
Rapports de scieries reçus	12	.....	1	

THOS. ANDERSON,
Agent des terres de la couronne.

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,
EDMONTON, 31 octobre 1892.

ANNEXE C.

ETAT indiquant les scieries en opération en vertu de licences du gouvernement dans l'agence des bois de la Couronne d'Edmonton, pendant l'année finissant le 31 octobre 1892.

Nom du propriétaire ou du propriétaire et syndic.	Scierie, où située.	Espèce de pouvoir moteur.	Mues par des chevaux.	Capacité par 12 heures.	En opération.	Description du bois.	Emplacement des réserves.	Quantité de bois manufacturé pendant l'année finissant le 31 octobre 1892.	Quantité de bois vendu, en réserve le 31 octobre 1891, et manufacturé jusqu'au 31 octobre 1892.	Quantité de bardeaux manufacturés pendant l'année finissant le 31 octobre 1892.	Quantité de bardeaux vendus, en réserve le 31 octobre 1891, et manufacturés jusqu'au 31 octobre 1892.	Quantité de lattes manufacturées pendant l'année finissant le 31 octobre 1892.	Quantité de lattes vendues, en réserve le 31 octobre 1891, et manufacturées jusqu'au 31 octobre 1892.
Moore et McDowall.....	White Mud.	Vapeur.	40	10,000	1885	Epinette.	White Mud, Saskatchewan-Nord.	1,185,326	Vendu— 1,175,237 En rés. '91— 197,923 Manuf. '92— 1,185,326	..209½..	Vendu— 277 M En rés. '91— 166 7/10 Manuf. '92— 299¾	...Nil..	Vendu— 135 3/10 M En rés. '90— 166 7/10 M Manuf. '92— Nil
Frazer et Cie....	Edmonton..	do	30	10,000	1880	do	Saskatchewan-Nord.	557,990	Vendu— 1,054,200 En rés. '91— 1,471,589 Manuf. '92— 539,710	....Nil....	Nil....	....Nil. ...	Nil. ....
Lamoureux, Frères..	Stony Plain.	do	20	5,000	1883	do	Stony Plain.	27,533	Vendu— 162,737 En rés. '91— 148,846 Manuf. '92— 27,533	...23...	Vendu— 55 M En rés. '91— 32 M Manuf. '92— 23 M	... Nil ...	Nil.. ... .

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,
EDMONTON, 31 octobre 1892.

THOS. ANDERSON,
Agent des bois de la Couronne.

AGENCES DES BOIS DE LA COURONNE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE, NEW-WESTMINISTER, C.B., 13 nov. 1892.

M. A. M. BURGESS, sous-ministre de l'intérieur, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel des travaux se rattachant à mon agence qui, je le dirai en passant, embrasse la zone entière de quarante milles, c'est-à-dire une zone de terre de vingt milles de profondeur de chaque côté de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique à partir du sommet des montagnes Rocheuses jusqu'à la côte du Pacifique. Cette zone contient une superficie de terrain d'environ 20,000 milles carrés, qui a été cédée par le gouvernement provincial aux autorités fédérales en même temps qu'un million et demi d'acres de terre dans la région de la rivière de la Paix, comme compensation partielle pour les dépenses encourues par le gouvernement fédéral à l'occasion de la construction de cette partie de la ligne du chemin de fer ci-dessus mentionné s'étendant de Port-Moody jusqu'à Kamloops, distance de 239 milles.

Quant au bois, les principales espèces que nous avons dans cette province sont le cèdre rouge, le pin de la Colombie-Britannique (ou, comme l'appellent les Américains établis sur notre côte du Pacifique, le pin d'Orégon), ordinairement connu sous le nom de sapin, et l'épinette. Par suite de l'état déprimé du commerce en Australie, le marché pour le pin a été dernièrement assez faible, mais d'un autre côté il a surgi dans notre Nord-Ouest un commerce remarquable qui, vu la vaste immigration qui se dirige sur ce fertile et désirable pays (le champ de blé du monde), devra dans un avenir rapproché, prendre de grandes proportions. En même temps, le commerce de l'épinette, grâce à l'énorme développement de l'industrie du saumon, devient de plus en plus important, étant donné que les boîtes de conserve sont faites avec ce bois.

Maintenant un mot sur le commerce du cèdre rouge. Les habitants du Nord-Ouest et de l'est du Canada se rendant compte de la supériorité de ce bois sur le pin de l'est pour la fabrication d'articles tels que les douves, les châssis de portes, les bardeaux et une foule d'autres articles il est l'objet d'une demande toujours croissante, au point même que les prix actuels sont assez rémunératifs. C'est par conséquent à l'heure qu'il est le bois le plus précieux que nous ayons, et il devra nécessairement continuer d'en être ainsi.

Tandis que j'en suis à parler du commerce du pin, j'ajouterai avec plaisir que dans ces derniers mois plusieurs cargaisons de ce bois (en dépit de taux de fret élevés) ont été expédiées par la voie du cap Horn à Wilmington, E.-U., à Montréal et dans la Grand-Bretagne, surtout sous la forme de pièces de vingt-quatre à trente-six pouces carrés et de 100 à 150 pieds de longueur. Ce bois, à cause de sa grande force, remplace dans beaucoup de cas le chêne blanc.

S'il faut en croire les personnes bien renseignées, nous avons raison d'espérer que le canal de Nicaragua sera terminé d'ici à cinq ans, ce qui nous donnera des taux de fret suffisamment bas pour nous permettre de concourir pour le commerce de bois des marchés américains et canadiens de l'est ainsi que de ceux de la Grande-Bretagne et des autres pays étrangers. Nous pourrons, une fois ce canal terminé, nous attendre avec confiance à un tel développement des produits naturels de cette province tels que le poisson, le bois et les minerais, que le monde en sera étonné. Les milliers d'émigrants qui se portent tous les ans sur le Nord-Ouest et la Colombie-Britannique seront alors fiers d'avoir établi leur foyers dans un pays qui même à l'heure qu'il est attire les regards jaloux de nos entreprenants cousins américains. Assurément, nous devons être en train de devenir bientôt une nation lorsque notre chemin de fer transcontinental et nos autres entreprises forment le sujet de discussion dans leur législature.

J'ai parlé au long sur ce sujet afin de faire voir aux capitalistes et au public en général les avantages qu'offre cette province, la plus riche de l'Amérique—une province, on me permettra de le dire, essentielle à l'intégrité de l'empire britannique, possédant comme elle le fait les gisements houillers de la côte du Pacifique, qui sont si indispensables à la suprématie de sa marine. Au sujet de la question de la houille, j'ajouterai qu'il paraît étrange que l'on ne trouve pas de houille sur la côte de l'Atlantique depuis Halifax jusqu'au cap Horn, et depuis ce cap, le long de la côte du Pacifique, jusqu'à l'île de Vancouver. Le tout respectueusement soumis.

Votre obéissant serviteur,

T. S. HIGGINSON,

Agent des bois de la Couronne pour la Colombie-Britannique.

CÉDULE

INDIQUANT les scieries en opération en vertu de licences du gouvernement, dans la zone de chemins de fer, dans la province de la Colombie anglaise, pour l'année finissant le 31 octobre 1892

Numéro.	Noms des propriétaires ou des propriétaires et syndics.	Scierie, où située.	Pouvoir moteur.	Capacité par 12 heures.	Essence de bois.	Réserves, où situées.
				Pieds.		
1	Royal City Planing Mills Co.	New-Westminster ..	Vapeur...	100,000	Pin Douglas, cèdre rouge. épinette, tremble et if..	District de New-Westminster.
2	Columbia River Lumber Co.....	Beaver	do	75,000	do do do ..	Beaver River. (Riv. aux Castors)
3	Brunette Saw-mill Co.....	New-Westminster ..	do	100,000	do do do .	District de New-Westminster.
4	McLaren-Ross Lumber Co.....	do ..	do	200,000	do do do ..	do do
5	H. V. Edmonds	Port-Moody	do	25,000	do do do ..	do do
6	Knight, Frères.....	Popcum	Eau	30,000	do do do ..	do do
7	Henry West.....	Langley	Vapeur...	15,000	do do do ..	do do
8	Shuswap Milling Co.....	Kamloops	do	20,000	do do do ..	Spallumcheen.
9	Palliser Lumber Co..	Palliser	do	25,000	do do do ..	Palliser.
10	Stein et Robinson.....	Revelstoke	do	15,000	do do do ..	Revelstoke.
11	Ottertail Lumber Co.....	Ottertail	do	15,000	do do do ..	Ottertail. (Queue de Loutre).
12	Grant et Kerr...	Ladner's Landing...	do	15,000	do do do ..	District de New-Westminster.
13	Genelle, Frères.....	Tappin Siding.....	do	25,000	do do do ..	Tappin Siding. (Garage Tappin)
14	Huntingdon Lumber Co.	Huntingdon	do	15,000	do do do ..	District de New-Westminster.

AGENCE DES BOIS DE LA COURONNE DE WINNIPEG.

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,
WINNIPEG, 3 février 1893.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon quatorzième rapport annuel, accompagné comme d'habitude d'états détaillés sur les affaires de cette division du ministère pour l'année terminée le 31 octobre 1892.

Le commerce de bois a été excessivement actif pendant l'année, les ventes ayant excédé de beaucoup celles des années précédentes. Il fait plaisir de constater que la plus grande partie de ce bois est vendue aux fermiers qui ont, règle générale, tellement amélioré leur position que les maisons en troncs d'arbres et les dépendances rudimentaires qui, il y a quelques années, étaient à peu près les seuls bâtiments que l'on voyait sur les prairies, sont maintenant remplacées par des bâtisses en bois scié relativement confortables. Il y a eu sans doute quelques colons qui ont échoué, mais le succès a généralement couronné les efforts de ceux qui ont fait preuve d'énergie et de bonne administration. Il va sans dire que la condition des habitants des villages, villes et cités s'est améliorée aussi bien que celle des fermiers, ce qui témoigne de la richesse toujours croisante du pays.

La demande de permis pour couper du bois sur les terres fédérales s'est maintenue dans la moyenne ordinaire: le nombre des permis émis pendant l'année s'élève à 2,744, et les droits perçus de ce chef à $13,473.20. C'est une forte somme si l'on considère que le bois mort et tombé est laissé gratuitement au fermier pour qu'il l'emploie comme combustible ou pour faire des clôtures.

Il est regrettable, en présence de la politique libérale du gouvernement au sujet du bois et des droits presque nominaux qui sont exigés, qu'il se trouve un si grand nombre de colons qui violent les règlements en prenant du bois sur les terres fédérales sans permis, pas moins de 584 saisies de bois coupé illégalement dans le cours de l'année ayant été faites. Le revenu provenant de cette source se chiffre par $4,247.11.

La quantité de bois qui a été vendu aux moulins exploités en vertu de licences du gouvernement s'est élevée à 16,174,026 pieds, contre 14,169,797 pieds pour l'année précédente. Les droits régaliens sur les ventes ont produit $10,326.31. Le revenu provenant de toutes sources, comme on le verra en consultant l'annexe A, ci-jointe, se chiffre par $36,678.90, soit une légère augmentation sur celui de l'année dernière.

Les rapports concernant les feux de prairies et de forêts comportent que les dommages ont été peu considérables, sauf en ce qui concerne le bois sur les pentes septentrionale et occidentale, des montagnes Riding et en beaucoup d'endroits situés le long des rives est et ouest des lacs Winnipeg et Manitoba. Au sujet des feux qui ont sévi dans le voisinage du lac Winnipeg, je vous ai déjà transmis un rapport complet, où je donne mon opinion sur leur origine et où je suggère un moyen facile de tenir une enquête. Ces feux, qui ont éclaté dans les forêts avoisinant ces deux grands lacs et situées à une si grande distance des habitations des blancs, doivent, je crois, être sans doute attribués à la négligence des sauvages. C'est un fait remarquable que tous les automnes des sauvages chassent en grand nombre et parcourent les forêts à la recherche de l'élan et d'autres gros gibiers. Les bois, à cette saison de l'année, sont si secs qu'un feu, une fois qu'il aura éclaté, exercera ses ravages sans qu'on puisse le réprimer, sauf par des cours d'eau et des lacs, jusqu'à ce que le bois ait été tout détruit. Je crois que le ministère des affaires des sauvages devrait enjoindre à ses agents de suivre les chasseurs dans leurs courses et de citer devant la justice tous ceux qui seront trouvés coupables de violation du règlement à cet égard. Quelques poursuites induiraient probablement les sauvages à apporter plus de prudence dans leurs feux de camp.

Combustible.

Selon mon habitude, je vais vous donner une estimation approximative de la quantité de bois de chauffage et de houille qui a été vendue à Winnipeg et à d'autres endroits du pays. Cette année, il a été mis sur le marché 50,000 cordes de bois, dont environ 40,000 cordes ont été vendues à Winnipeg. Sur cette quantité, il en a été coupé à peu près 25,000 cordes le long de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique dans la partie orientale de la province ; il en est venu 1,000 cordes du lac Winnipeg, et le reste est arrivé d'autres parties de la province. Le prix moyen la corde pour l'épinette et le tremble a été de $4.50 et $2.50, respectivement, sur le wagon, soit une légère hausse sur les chiffres cités dans mon dernier rapport annuel. L'accroissement dans le prix de la houille anthracite explique la chose. Il a été importé pendant l'année environ 25,000 tonnes d'anthracite américaine dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. A Winnipeg, le prix courant par tonne sur le wagon, était de $10. Le charbon bitumineux américain a presque disparu du marché, pas plus de 2,500 tonnes en ayant été importées dans le pays durant l'année. Le prix en était de $7.50 la tonne sur le wagon.

J'ai eu occasion, dans mon dernier rapport, d'exprimer ma satisfaction de l'arrangement intervenu entre le gouvernement provincial et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à l'effet d'abaisser le prix du produit des houillères de Souris. Le gouvernement fédéral, je dois le dire, contribua à amener ce résultat en concédant une certaine étendue de terrain à la compagnie de chemin de fer en question. Les avantages que l'on attendait dans le temps de cet arrangement pour les colons du Manitoba et d'Assiniboïa se sont réalisés. Il a été vendu au delà de 10,000 tonnes de houille de Souris depuis que les mines ont été ouvertes, et les opérations se poursuivent activement à l'heure qu'il est, la production s'élevant à 125 tonnes par jour. La demande croissante de cette houille prouve qu'elle donne satisfaction. Les gardes-forestiers qui font partie de mon personnel m'informent que les fermiers en sont contents et la préfèrent de beaucoup au bois. Il y a en conséquence tout lieu d'espérer que son usage se développera avec le temps, surtout étant donné que le bois se fait rare, tandis que les gisements houillers sont pratiquement inépuisables. La houille se vend sur le wagon aux endroits ci-dessous mentionnés aux prix qui suivent :—Winnipeg, $4.00; Portage-la-Prairie, $4.00; Brandon, $3.75; Régina, $4.25 ; Moose-Jaw, $4.35.

Je suis informé par le gérant de la compagnie que, lorsque le chemin de fer du Soo aura été prolongé à travers Estevan jusqu'à Pasqua, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, le prix de la houille sera réduit, à Régina, à $3.25, avec des réductions correspondantes aux autres endroits. Les mines de Hassard et de Price, exploitées dans la même localité, continuent à augmenter leur production.

Grâce à la bienveillance de M. Pearce, surintendant des mines, je suis en état de vous donner les chiffres suivants, qui font voir approximativement la production des mines qui sont actuellement exploitées dans le district provisoire d'Alberta, savoir :—

Les mines d'Anthracite et de Canmore, 25,000 tonnes, dont 1,500 ont été vendues au Manitoba, le prix par tonne à Winnipeg étant de $8.50 sur le wagon. Le Syndicat de bois et de houille du Nord-Ouest du Canada, dont les mines se trouvent dans le voisinage des houillères d'Anthracite et de Canmore, 12,000 tonnes. Il ne vient pas de cette houille à Winnipeg. Le rendement des mines de Galt, à Lethbridge, est porté à 125,000 tonnes, dont une grande partie est employée pour les chemins de fer ou exportée au sud de la frontière. Il en a été détaillé cinq mille tonnes à Winnipeg, le prix sur le wagon étant de $7 la tonne. La production totale des mines exploitées dans les Territoires du Nord-Ouest pendant l'année, autant qu'on a pu s'en assurer, a été d'environ 150,000 tonnes.

Foin

La saison a été particulièrement favorable à la récolte du foin; aussi a-t-elle été abondante dans presque toutes les parties de mon district. Les demandes de permis pour couper du foin augmentent à mesure que les fermiers se livrent sur une plus grande échelle à la culture mixte. Pas moins de quatre cent onze colons ont obtenu,

dans le cours de la dernière saison, des permis pour couper du foin sur les terres du gouvernement et des écoles dans les limites du district agraire de Winnipeg, ce qui représente 8,178 tonnes.

Jusqu'à ces derniers temps, l'on n'a pas donné la même attention à l'administration des terres à foin qu'à celle des terres à bois, le gouvernement en réalisant à peine l'importance. Comme le succès de l'élevage des bestiaux dans ce pays dépend de la facilité d'obtenir du foin à bon marché, on devrait s'occuper sérieusement de la question, de manière à assurer tous les avantages possibles aux colons en général.

Carrières de pierre.

Comme les terres sur lesquelles il a été accordé, dans ces dernières années, des permis pour extraire de la pierre ont été vendues après qu'on eût demandé des soumissions, par avis public, et qu'il n'y a pas d'autres carrières exploitées sur les terres du gouvernement, je n'ai pas de rapport à faire à ce sujet.

Personnel.

Je suis heureux de dire, en terminant ce rapport, que les membres de mon personnel se sont fidèlement acquittés de leurs devoirs et ont montré beaucoup d'intérêt à leurs travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. F. STEPHENSON,

Agent des bois de la Couronne.

ANNEXE A.

ETAT des recettes de l'agent des bois de la couronne, Winnipeg, pour l'exercice expiré le 31 octobre 1892.

Mois.	Boni.	Rente foncière.	Droit régalien.	Permis pour couper du bois sur les terres fédérales.	Saisies, droits et amendes pour coupe de bois sur les terres fédérales.	Bois coupé sur les terres des écoles.	Saisies de foin.		Mines de charbon	Carrières de pierre.	Totaux.
							Terres des écoles.	Terres fédérales.			
1891	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Novembre	....	70 00	197 54	363 06	346 24	26 50	26 40	79 65	49 70	6 90	1,165 99
Décembre	....	34 88	2,006 21	1,200 20	164 30	48 00	36 06	27 50	....	.....	3,517 15
1892.											
Janvier	.....	80 00	181 25	1,459 20	106 00	51 45	8 50	48 70	....	.... ..	1,935 10
Février	....	10 00	25 71	1,597 78	488 07	16 25	10 00	5 55	.....	.....	2,153 36
Mars	.....	850 00	1,017 37	1,623 61	585 60	51 50	.....	. .....	10 00	.....	4,138 08
Avril	....	280 96	599 99	1,394 92	164 11	38 05	.... ..	.....	.....	9 00	2,487 03
Mai	.....	502 00	332 41	1,301 65	299 55	7 00	4 00	.....	.....	.....	2,446 61
Juin	....	1,289 34	907 74	895 90	1,301 76	11 51	.....	1 20	6 50	.....	4,413 95
Juillet	.....	105 00	1,053 96	640 62	185 49	6 45	.... ..	.....	.....	.....	1,991 52
Août	... ...	416 86	679 18	1,244 55	276 22	30 00	3 00	.....	.....	.....	2,649 81
Septembre	. ....	96 50	1,328 87	994 33	297 89	.....	3 00	.... ..	... .	.....	2,720 59
Octobre	.. . .	19 00	1,976 78	757 38	18 38	39 50	.....	. . ...	1 50	....	2,812 54
Totaux	.....	3,754 54	10,307 01	13,473 20	4,233 61	326 21	90 96	162 60	67 70	15 90	32,431 73
Perçu au bureau principal	1,893 10	2,311 27	19 30	....	13 50	10 00	.. ..	....	.....	.....	4,247 17
Grands totaux	1,893 10	6,065 81	10,326 31	13,473 20	4,247 11	336 21	90 96	162 60	67 70	15 90	36,678 90

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,
WINNIPEG, 10 février 1893.

E. F. STEPHENSON,
Agent des bois de la couronne.

ANNEXE B.—Indiquant le nombre de scieries en opération dans la province du Manitoba et dans le district d'Assiniboïa, en vertu de licences du gouvernement, pendant l'exercice finissant le 31 octobre 1892.

	Nom du propriétaire.	Scierie, où située.	Pouvoir moteur.	Mues par des chevaux.	Capacité par 12 heures.	En opération.	Situation des réserves.	Essence de bois.
					Pieds.			
1	F. A. Fairchild	Rapid City	Vapeur.	25	6,000	1878	Montagne du Dauphin	Epinette, bl. et rouge.
2	Sigt. Jonasson	Rivière Bad Throat	do	40	12,000	1886	Lac Winnipeg	do do
3	H. B. Mitchell	Millwood	do	75	30,000	1885	Creek Little Boggy	do do
4	W. H. Whimster	Strathclair	do	25	6,000	1880	Montagne du Dauphin	do do
5	Wm. Robinson	Flux et Reflux	do	75	20,000	1883	Lac Winnipeg	do do
6	David McFadyen	Eden	do	16	3,000	1884	Montagne du Dauphin	do do
7	Daniel Sprague	Winnipeg	do	75	25,000	1882	Rivière aux Roseaux	Pin.
8	David Ross	Whitemouth	do	35	10,000	1881	Rivière Whitemouth	Epinette, bl. et rouge.
9	Brown, Rutherford et Wilson	Baie Fisher	do	30	10,000	1884	Lac Winnipeg	do do
10	Miller et Patton	Birtle et Brandon	do	125	50,000	1880	Creek Bird Tail	do do
11	Peter McArthur	Rivière Fairford	do	35	12,000	1889	Lac Manitoba	do do
12	Banque Commerciale	Birtle	do	50	20,000	1880	Creek Bird Tail	do do
13	G. K. Morton	Boissevain	do	40	12,000	1882	Montagne de la Tortue	Peuplier et chêne.
14	J. A. Christie	Brandon	do	80	35,000	1889	Cantons 20 et 21, rang 21 O	Epinette, bl. et rouge.
15	C. A. Brouse et Cie	Rivière Bad Throat	Eau	20	7,000	1879	Lac Winnipeg	do do
16	Cie de bois de Selkirk	Baie Fisher	Vapeur.	75	30,000	1880	do	do do
17	A. L. Wells	Balmoral	do	16	3,000	1882	do	do do
18	Asessippi Milling Co	Asessippi	Eau	20	5,000	1882	Rivière aux Coquilles	do do
19	Drake et Cie	Ile Black	Vapeur.	16	3,000	1889	Lac Winnipeg	do do
20	A. Cameron	Minnedosa	do	25	6,000	1878	Montagne du Dauphin	do do
21	Geo. Kerr	Franklin	do	16	3,000	1891	do	do do
22	Thomas et Rathwell	Pleasant House	do	25	6,000	1892	Canton 17, rang 3 E	do do
23	John Andrew	Newdale	do	16	3,000	1891	Sections 1 et 2, canton 19, rang 19 O	do do
24	Shaw, Frères	Dauphin	do	75	20,000	1890	Section 9, canton 26, rang 19 O	do do
25	David Ross	Whitemouth	do	35	10,000	1880	Rivière Whitemouth	do do
26	J. A. Christie	Brandon	do	80	35,000	1889	Fort Pelly	do do
27	Chas. Geekie	Gartmore	do	20	5,000	1892	Canton 23, rang 19 O	do do
28	John Watson	Dauphin	do	20	5,000	1890	Cantons 22 et 23, rang 20 O	do do

ANNEXE B.—Indiquant le nombre des scieries, etc., pour l'année finissant le 31 octobre 1892—*Fin.*

	Quantité de bois fabriqué dans l'année finissant le 31 octobre 1892.	Quantité de bois vendu sur le produit des scieries et sur le stock en magasin le 31 octobre 1891.	Quantité de bois en magasin le 31 octobre 1892.	Quantité de bardeau fabriqué dans l'année finissant le 31 octobre 1892.	Quantité de bardeau vendu sur le produit de la fabrication et le stock en magasin le 31 octobre 1891.	Quantité de bardeau en magasin le 31 octobre 1892.	Quantité de lattes fabriquées dans l'année finissant le 31 octobre 1892.	Quan. de lattes vend. sur le prod. de l'année fin. le 31 oct. 1892, et s. le stock en m. le 31 oct. '92.	Quantité de lattes en magasin le 31 oct. 1892.	Date du dernier rapport.	Observations.
	Pds M. P.	Pds M. P.	Pds M. P.	Nombre.	Nombre.	Nombre.					
1	779,275	779,275	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29 octobre ..	405 cordes de dosses vendues.
2	.....	541,750	.....	.....	529,750	.....	.....	2,350	.....	30 novembre	288 courbes de nav. et 175 c. de bois v.
3	1,433,833	1,128,462	1,136,738	177,750	455,500	24,750	2,500	8,600	.....	31 octobre ..	470 cordes de dosses vendues.
4	404,858	646,730	420,000	231,000	258,000	93,000	.....	.....	.....	30 septembre	
5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 décembre.	Réserve annulée. 510 c. de dosses ven.
6	310,000	178,000	132,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 septembre	20 cordes de dosses vendues.
7	1,300,000	1,233,548	1,230,758	.....	.....	.....	168,150	133,550	34,600	31 octobre ..	509 perches vendues.
8	.....	296,976	37,475	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 juin.	2,389 cordes de dosses vendues.
9	378,586	1,693,586	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 décembre.	302 cordes de dosses vendues.
10	1,870,000	4,248,728	184,961	.....	20,500	.....	.....	.....	.....	31 août.....	92,334 tr. de ch. de f. et 3,200 c. de d. v.
11	1,332,000	1,533,004	1,149,138	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 septembre	4,944 traverses de ch. de f. vendues.
12	421,213	333,867	250,000	78,250	66,500	11,750	.....	.....	.....	31 octobre .	100 cordes et 884 dosses vendues.
13	8,172	67,006	.....	28,750	43,500	.....	.....	.....	.....	31 mai	1,850 dosses vendues.
14	990,205	.....	990,205	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 août.....	500 dosses vendues.
15	120,839	120,839	.....	1,082,500	654,500	578,000	.....	.....	.....	31 "	
16	.....	283,607	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9 décembre.	
17	90,000	95,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23 août.	
18	888,900	818,784	70,116	.....	.....	.....	5,350	5,350	.....	30 septembre	
19	892,449	988,143	30,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 octobre ..	44 cordes de dosses vendues.
20	.....	7,350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 " ...	125 traverses de ch. de fer vendues.
21	154,000	113,000	54,000	350,000	168,500	181,500	.....	.....	.....	31 août.	1,000 poteaux vendus.
22	59,894	59,894	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 octobre ..	
23	270,757	129,157	141,600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 mai.... .	
24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 octobre ..	
25	2,245,436	645,436	1,600,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 juin.	680 cordes de dosses vendues.
26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 août.....	13,000 billots dans la rivière.
27	72,922	43,526	29,396	107,500	63,500	44,000	.....	.....	.....	31 octobre ..	899 perches vendues.
28	90,358	88,358	2,000	30,000	30,000	.....	.....	.....	.....	31 " ...	
	14,113,697	16,174,026	7,458,389	2,085,750	2,290,250	933,000	176,000	149,850	34,600		

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,
WINNIPEG, 10 février 1893.

E. F. STEPHENSON,
Agent des bois de la couronne.

ANNEXE C.

Rapport général du bureau pour les douze mois finissant le 31 octobre 1892.

Détails du rapport.	Nombre.	Comparaison avec l'an dernier.		Observations.
		Augmentation.	Diminution.	
Lettres écrites	6,671	.....	387	Y compris celles du bureau des terres fédérales.
Circulaires envoyées	3,523	.....	477	do do
Lettres reçues	6,067	.....	402	do do
Circulaires reçues	259	.....	65	do do
Permis gratuits émis	950	.....	299	
Permits sujets à des droits émis	1,797	200		
Saisies de foin faites	89	137		
" bois "	495			
Rapports de scieries reçues et vérifiés	99	42		

E. F. STEPHENSON,
Agent de bois de la couronne.

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,
WINNIPEG, 10 février 1893.

N° 5.

TERRES DE L'ARTILLERIE ET DE L'AMIRAUTÉ.

DIVISION DES TERRES DE L'ARTILLERIE ET DE L'AMIRAUTÉ,
OTTAWA, 31 décembre 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
OTTAWA.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport des opérations de la division des terres de l'artillerie et de l'amirauté, du ministère de l'intérieur, pour l'exercice finissant le 30 juin 1892.

Les cédules (3) ci-annexées et désignées respectivement par les lettres A, B et C, indiquent sommairement les recettes pour l'année, et les diverses localités où se trouvent les propriétés dont la vente ou la location a produit le revenu dont il est rendu compte.

(A.)—Etat des ventes. Total, $25,724.81.

Les propriétés suivantes ont été vendues pendant l'année :—

(1.) A Amherstburg, 7 lots contenant en tout une superficie de 8a. 2r. 14¼ p. ont été vendus pour $2,590 (moyenne par acre, $300.00), et deux lots d'eau faisant face aux lots numéros 1 et 3, du côté ouest de la rue Sandwich, ont été vendus au propriétaire des dits lots pour la somme nominale de $200, en sus du paiement d'un honoraire de patente de $10. La somme payée en acompte sur ces ventes s'est élevée à $520.

(2.) A Chambly, deux lots comprenant une superficie de 39,810 pieds carrés, ou environ $\frac{9}{10}$ d'un acre, ont été vendus pour $560, soit au taux de $622.22 l'acre. Un cinquième du prix d'achat, savoir, $112, a été payé comptant au moment de la vente.

(3.) A Grand-Falls, N.-B., quatre lots contenant en tout une superficie de $2\frac{39}{100}$ acres ont été vendus pour $262, ou au taux de $109.60 l'acre. Il a été payé $133.20 en acompte sur cette vente.

(4.) A Kingston, quinze lots comprenant une superficie de $3\frac{35}{100}$ acres ont été vendus pour $1,745 (moyenne par acre, $520.89), sur laquelle somme $350 ont été payées comptant au moment de la vente.

(5.) A Montréal, trente-cinq lots faisant partie de la ferme Logan, et contenant une superficie totale de 107,175 pieds carrés, ou environ 2½ acres, ont été vendus pour $17,022.05 (moyenne par pied carré, $0.16—par acre, $6,808.80). Montant payé comptant au moment de la vente, $3.404.43.

(6.) A la Pointe-Pelée, quinze lots comprenant une superficie de $458\frac{99}{100}$ acres ont été vendus pour $780.29 comptant, ou au taux de $1.70 l'acre. Ces lots furent vendus à certains *squatters* qui en étaient en possession paisible depuis de longues années. Les ventes furent faites en conformité de l'arrêté du conseil approuvé par Son Excellence le gouverneur général le 5 juillet 1890, dont je parle plus longuement dans mon rapport de l'année dernière.

(7.) A Québec, une parcelle de terre, 10x120 pieds, située du côté sud de la Grande-Allée, a été vendue pour $625, somme qui fut payée comptant au moment de la vente.

(8.) Sorel. L'île du fleuve Saint-Laurent, connue sous le nom de "Ile aux Cochons," et dépendant de la seigneurie de Sorel, d'une superficie de 31a. 2r. 27p., a été vendue en vertu d'un arrêté en conseil approuvé par son Excellence le gouverneur général, le 24 février 1890, à l'honorable J. B. Guévremont, qui était en possession de cette île, comme locataire de la couronne, depuis le 1er avril 1877, et qui l'avait beaucoup améliorée, pour la somme de $253.35 comptant, soit au taux de $8 l'acre.

(9.) A la cité d'Ottawa, treize lots de ville ordinaires, autrefois loués, sont maintenant tenus en franc-aleu, les locataires respectifs de ces lots ayant payé une somme de $1,885.12, conformément aux taux primitifs que leur avaient accordés les principaux officiers de l'artillerie de Sa Majesté.

(B.)—Etat indiquant les endroits où se trouvent situées les diverses propriétés de l'artillerie, pour lesquelles des paiements ont été faits.

(C.)—Etat des sommes reçues mensuellement pendant l'exercice. Recettes totales: $42,360.80.

Les arrérages qui étaient dus par les locataires et les acheteurs de terre de l'artillerie, le 30 juin dernier, et qui n'ont pas été payés jusqu'ici, s'élèvent en chiffres ronds à près de $54,000. Parmi ceux qui sont crédités envers ce ministère il s'en trouve quelques-uns qui apparemment n'ont guère l'intention de remplir les conditions auxquelles les terres leur ont été louées ou vendues; autrement ils ne feraient pas si peu de cas des avis de payer qui leur ont été maintes et maintes fois envoyés. Je soumets respectueusement que si ces gens ne paient pas ce qu'ils doivent au ministère d'ici à quelque temps, les ventes ou taux qui leur ont été consentis devraient, après avis régulier et final, être annulés, et les terres qu'ils détiennent actuellement devraient retourner à la couronne.

Dans la cité de Québec, à Chambly et à Sorel, P.Q.; à Fort Erié et à Prescott, Ont.; à Edmundston et à Dalhousie, N.-B.; et à d'autres endroits, il y a un certain nombre de lots d'artillerie vacants qui pourraient, si on le juge à propos, être mis en vente à une date rapprochée.

Pendant l'année, le bureau a reçu 500 et envoyé 878 lettres (y compris de nombreux longs rapports), et au delà de 550 avis et états de comptes ont été préparés et envoyés aux locataires ou aux acheteurs arriérés; 26 cessions ont été enregistrées; 51 projets de lettres patentes ont été préparés; et 188 mandats (*warrants*) ont été émis pour autoriser la Banque de Montréal à Ottawa à recevoir de l'argent. En sus, environ 800 comptes ouverts avec les divers acheteurs et locataires de terres de l'artillerie dans les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, ont été soigneusement tenus dans ce bureau, dont le personnel se compose de trois personnes, savoir: le commis en chef, un teneur de livres et commis général et un aide.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM MILLS,

Chargé de l'administration des terres de l'artillerie et de l'amirauté.

A.

ETAT des ventes faites pendant l'exercice terminé le 30 juin 1892.

Localité.	Nombre de lots vendus ou commués.	Prix de vente.	Montant reçu à compte.
		$ cts.	$ cts.
Amherstburg	9 lots (y compris 2 lots d'eau)	2,592 00	520 00
Chambly	2 lots	560 00	112 00
Grandes Chutes	4 lots de ville	262 00	133 20
Kingston	15 lots	1,745 00	350 00
Montréal	35 lots	17,022 05	3,404 43
Ottawa	13 lots	1,885 12	1,885 12
Pointe Pelée	15 lots	780 29	780 29
Québec	10 x 120 pieds sur la Grande Allée	625 00	625 00
Sorel	Ile aux Cochons (31 a. 2 r. 27 p.)	253 35	253 35
	Total	25,724 81	8,063 39

WILLIAM MILLS,
Administrateur des terres de l'artillerie et de l'amirauté.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DES TERRES DE L'ARTILLERIE ET DE L'AMIRAUTÉ,
OTTAWA, 31 décembre 1892.

B.

ETAT indiquant les diverses localités dans lesquelles des paiements ont été faits à ce bureau pendant l'exercice finissant le 30 juin 1892.

Localité.	Montant.	Localité.	Montant.
	$ cts.		$ cts.
		Report	29,443 81
Amherstburgh	520 00		
Burlington Beach	45 25	Nepean	9 00
Chambly	341 86	Chutes Niagara	51 00
Crosby, sud	17 34	Ile Navy	200 00
Edmundston, N.-B	375 13	Ottawa	8,149 32
Elmsley	9 70	Prescott	842 72
Fees	63 75	Pointe Pelée	1,182 29
Fort-Erié	61 00	Québec	685 00
Fort-Cumberland	100 00	Rondeau	15 00
Grandes Chutes	337 32	Sorel	826 84
Grenville	19 80	Shelburne, N.-E	1 00
Gloucester	153 49	Sarnia	40 00
Kingston	1,063 20	Toronto	761 60
Montréal	26,089 10	Vespra	147 50
Niagara	246 87	Wolford	5 72
A reporter	29,443 81	Total	42,360 80

WILLIAM MILLS,
Administrateur des terres de l'artillerie et de l'amirauté.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DES TERRES DE L'ARTILLERIE ET DE L'AMIRAUTÉ,
OTTAWA, 31 décembre 1892.

Département de l'Intérieur.

C.

ETAT indiquant les recettes provenant des terres de l'artillerie et de l'amirauté, pendant l'exercice finissant le 30 juin 1892.

Date.	Honoraires d'enregistrement.	Rente ou intérêt.	Principal.	Total.
1891.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Juillet	4 00	1,380 03	6,534 54	7,918 57
Août	.....	679 99	655 66	1,335 65
Septembre	10 00	74 80	2 00	86 80
Octobre	2 00	1,026 16	6,401 23	7,429 39
Novembre	8 00	408 27	432 06	848 33
Décembre	15 75	824 33	149 95	990 03
1892.				
Janvier	.....	298 02	284 87	582 89
Février	.....	358 25	349 12	707 37
Mars	18 00	680 50	1,308 67	2,007 17
Avril	.....	396 33	120 70	517 03
Mai	6 00	918 28	1,011 58	1,935 86
Juin	.....	4,020 94	14,045 73	18,066 67
	63 75	11,065 90	31,296 11	42,425 76
Moins la somme remboursée à madame Catherine Leahy pour un terrain requis par le ministère de la milice				64 96
Total				42,360 80

WILLIAM MILLS,
Administrateur des terres de l'artillerie et de l'amirauté.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
TERRE DE L'ARTILLERIE ET DE L'AMIRAUTÉ,
OTTAWA, 31 décembre 1892.

N° 6.

DIVISION DU COMPTABLE.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DIVISION DU COMPTABLE.

OTTAWA, 30 janvier 1893.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant concernant les comptes de ce ministère pour l'exercice qui s'est terminé le 31 octobre 1892.

Dépenses.

A chaque session du parlement, des crédits sont affectés à ce ministère et sont dépensés pour les services intérieur et extérieur ; il est tenu des livres et des comptes séparés pour chaque service, et les pièces justificatives sont aussi conservées en liasses distinctes. Des états mensuels sont fournis à l'auditeur général, et les détails complets des dépenses apparaissent au rapport de ce dernier, ce qui m'exempte de m'arrêter plus longtemps sur ce sujet.

Recettes.

Sept états, ci-annexés et cotés "A," "B," "C," "D," "E," "F," "G," indiquent sous des titres généraux les recettes pour le dernier exercice. On verra que le revenu en argent des terres fédérales accuse une augmentation de près de $60,000, et que les ventes de terres des écoles se sont accrues d'au delà de 100 pour 100, soit $63,061.36, comparativement à l'année dernière.

"A" indique les recettes réalisées sur les terres fédérales dans les diverses agences du service extérieur et au bureau, à Ottawa, soit:—en argent, $340,027.11; *scrip*, $125,203.23.

"B" indique le revenu des terres de l'artillerie, mois par mois, un total en argent de $38,657.71.

"C" indique les recettes provenant de la vente des terres des écoles pour chaque district scolaire du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest; le total s'élève à $118,400.81.

"D" indique le revenu provenant des honoraires d'enregistrement pour chaque district d'enregistrement dans les territoires du Nord-Ouest; total, $12,013.95.

"E" présente les recettes des amendes et confiscations dans les territoires du Nord-Ouest; elles s'élèvent à $788.92.

"G" indique le revenu provenant des terres fédérales pendant l'année administrative. Ce revenu est donné, mois par mois, sous chaque sous-titre.

Le montant total reçu en argent est de $340,027.11.

Le montant total du *scrip* reçu est de $125,203.23; ce qui forme un grand total de $465,230.34.

Observations générales.

En avril 1892, les affaires générales d'immigration furent transférées du ministère de l'agriculture à celui-ci. Neuf mois d'expérience ont prouvé que les comptes en rapport avec cette division du service public sont considérables et compliquées. Le transfert ayant été effectué vers la fin de l'exercice, le règlement des comptes pour les douze mois finissant le 30 juin 1892 est tombé à la charge de mon personnel. Il a été ouvert des livres séparés pour les dépenses d'immigration, et le système de comptes en usage pour ce ministère a été appliqué aux affaires d'immigration et a produit d'excellents résultats. Ces comptes augmenteront rapidement avec la rigoureuse politique d'immigration que le gouvernement a adoptée pour coloniser les terres vacantes du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. Si l'on compare

la correspondance financière de ce bureau pour le mois de décembre 1891 et le même mois 1892, on en arrive à une augmentation de près de 50 pour 100.

Le personnel de ce bureau se compose de sept fonctionnaires permanents et d'un commis surnuméraire, soit un employé de plus seulement depuis le transfert des affaires d'immigration.

Le tout respectueusement soumis.

J. A. PINARD,
Comptable.

A.

ETAT des recettes provenant des terres fédérales pour l'exercice commençant le 1er novembre 1891, et finissant le 31 octobre 1892.

—	Argent.	*Scrip* et mandats.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Agences des terres fédérales—			
Winnipeg	12,856 73	16,684 74	29,541 47
Souris	17,266 69	22,473 83	39,740 52
Calgary	24,584 71	10,772 00	35,356 71
do supplémentaire, 1890-91	34 90	.....	34 90
Montagne de la Tortue	14,853 74	11,539 81	26,393 55
Qu'Appelle	26,144 36	6,328 75	32,473 11
Petite Saskatchewan	9,439 74	3,398 41	12,838 15
Birtle	9,328 83	2,727 95	12,056 78
Touchwood	2,726 42	400 00	3,126 42
Edmonton	13,440 98	6,320 00	19,760 98
Lethbridge	3,278 19	2,980 00	6,258 19
Prince-Albert	2,204 09	3,638 12	5,842 21
Battleford	588 44	4,165 60	4,754 04
Coteau	12,853 61	1,220 00	14,073 61
Swift-Current	681 50	100 00	781 50
New-Westminster	28,303 70	12,540 00	40,843 70
Kamloops	15,421 62	.....	15,421 62
do recettes supplémentaires, 1890-91	825 00	.....	825 00
Agences des terres de la Couronne—			
Winnipeg	36,005 53	.....	36,005 53
Edmonton	5,314 47	.....	5,314 47
Prince-Albert	12,022 40	.....	12,022 40
Calgary	14,708 44	.....	14,708 44
New-Westminster	30,916 22	.....	30,916 22
Parc des Montagnes Rocheuses du Canada	3,707 29	.....	3,707 29
Compagnie de Colonisation de Tempérance	25 00	.....	25 00
Terres à pâturages	4,659 59	19,914 02	24,573 61
Permis de coupe de foin	5,360 40	.....	5,360 40
Honoraires relatifs aux mines	397 33	.....	397 33
Carrières de pierre	16 80	.....	16 80
Terres à houille	67 70	.....	67 70
Ventes de cartes et honoraires de bureau, etc.	949 90	.....	949 90
Ventes de cartes, etc., supplémentaires, 1890-91	42 00	.....	42 00
Honoraires d'examen des arpenteurs	105 00	.....	105 00
Honoraires sur demandes de patentes	5,414 50	.....	5,414 50
Emplacements de ville	5,750 00	.....	5,750 00
Fidéicommis	12,832 61	.....	12,832 61
Intérêt sur les fidéicommis	284 02	.....	284 02
Honoraires d'arpentage	3,229 13	.....	3,229 13
Compagnie de la Baie d'Hudson	3,100 29	.....	3,100 29
Comptes indéterminés	169 24	.....	169 24
Divers	116 00	.....	116 00
Total	340,027 11	125,203 23	465,230 34

J. A. PINARD,
Comptable.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DU COMPTABLE.
OTTAWA, 30 décembre 1892.

B.

ÉTAT des recettes provenant des terres de l'artillerie pour l'exercice commençant le 1er novembre 1891 et se terminant le 31 octobre 1892.

Mois.	Montant.	Total.
1891.	$ cts.	$ cts.
Novembre	848 33	
Décembre	990 03	
1892.		
Janvier	582 89	
Février	707 37	
Mars	2,007 17	
Avril	517 03	
Mai	1,935 86	
Juin	18,066 67	
Juillet	4,341 19	
Août	3,744 88	
Septembre	165 75	
Octobre	4,750 54	
		38,657 71

J. A. PINARD,
Comptable.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DU COMPTABLE,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

C.

ÉTAT des recettes provenant des terres des écoles pour l'exercice commençant le 1er novembre 1891 et finissant le 31 octobre 1892.

District scolaire.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.
Manitoba	116,099 96	
Assiniboïa	805 96	
Alberta	1,457 19	
Saskatchewan	37 70	
		118,400 81

J. A. PINARD,
Comptable.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DU COMPTABLE,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

D.

ÉTAT des honoraires reçus des régistrateurs pour l'exercice commençant le 1er novembre 1891 et se terminant le 31 octobre 1892.

District d'enregistrement.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.
Assiniboïa	5,041 73	
Alberta-Sud	4,175 95	
Alberta-Nord	1,256 05	
Saskatchewan-Est	1,380 12	
Saskatchewan-Ouest	160 10	
		12,013 95

J. A. PINARD,
Comptable.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DU COMPTABLE,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

E.

ÉTAT des recettes provenant des amendes et confiscations dans les Territoires du Nord-Ouest pour l'exercice commençant le 1er novembre 1891, et se terminant le 31 octobre 1892.

Date.	Par quelle entremise payées.	Montant.
1892.		$ cts.
9 sept.	Son Honneur le lieut.-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest	788 92

J. A. PINARD,
Comptable.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DU COMPTABLE,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

F

ETAT des recettes provenant du revenu casuel pour l'exercice commençant le 1er novembre 1891 et finissant le 31 octobre 1892.

Date.	Nom.	Détails.	Montant.	Total.
1891.			$ cts.	$ cts.
21 oct...	A. W. Sherwood	Produit de la vente de trappes à Gopher.....	1 00	
24 do ..	L. Rankin.....	do do	7 50	
24 do ..	R. A. Ruttan.....	Balance non dépensée, sommes avancées pour couvrir les frais d'inspection de homesteads. ...	18 00	
28 do ..	T. R. Phillin	Produit de la vente de trappes à gopher	0 50	
5 nov...	W. H. Stevenson	Intérêt sur la vente de l'ancien bureau des terres et du hangar en dépendant.....	7 31	
6 do ..	R. S. Cook..	Vente d'un sac à dépêches.....	5 58	
1892.				
2 janv..	W. H. Hiam	Vente du coffre-fort du vieux bureau.....	18 00	
10 mai..	George Young.....	Vente de l'équipement de l'inspecteur des ranches.	142 00	
14 juillet..	Ministère des postes...	Mont. avancé p. payer le passage de Mme Bryon..	17 15	
19 do ..	L'hon. Jos. Royal.....	Remboursement de sommes payées de trop.....	69 50	
23 do ..	H. H. Smith.....	Vente du hangar d'immigration, Emerson.	150 00	
16 août..	R. McPherson.....	Vente de meubles, agence d'immigrat. de Kingston	25 00	
12 oct...	W. B. McLennan.....	Remboursement de sommes payées par erreur....	14 00	
				475 54

J. A. PINARD,
Comptable.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DU COMPTABLE,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

G

ETAT des recettes provenant des terres fédérales pour l'année commençant le 1er novembre 1891 et finissant le 31 octobre 1892.

Mois.	Honoraires—*Homesteads.*	Honoraires—*Préemptions.*	Améliorations.	Ventes générales de terres	Droits de coupe de bois.	Rentes de terres à pâturages.	Droit régalien—Carrières de pierre, permis de coupe de foin, honoraires de mines, etc.	Honoraires d'inspections et de demandes de lettres patentes, etc.	Honoraires—examen des arpenteurs.	Fidéicommis—Comptes de.	Parc canadien des Montagnes-Rocheuses.	Ventes de cartes, honoraires de bureau et d'enregistrement.	Divers.	Total.
1891.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Novembre	3,200 00	.....	604 71	6,841 47	7,491 95	75 83	314 85	1,836 00	.....	.....	96 45	123 52	132 69	20,717 47
Décembre	2,880 00	.....	182 67	9,291 40	9,209 70	385 65	111 30	1,957 50	.....	97 25	147 25	140 50	277 80	24,681 02
1892.														
Janvier	1,890 50	10 00	186 50	12,764 55	4,989 20	105 25	133 25	1,225 00	40 00	1,618 00	41 38	136 30	72 77	23,172 70
Février	2,309 50	.....	802 18	16,066 24	8,960 33	119 60	115 15	1,952 50	.....	14,592 61	30 25	32 85	1 55	45,022 76
Mars	2,900 00	.....	391 00	7,117 67	14,495 20	774 77	108 20	1,823 50	.....	3,123 75	53 75	115 35	.....	30,903 19
Avril	5,870 00	.....	584 45	9,541 02	7,287 66	371 00	149 80	2,765 50	...	2,293 25	54 75	65 64	212 38	29,195 45
Mai	6,205 00	.....	571 50	8,121 05	4,868 67	230 46	629 25	2,011 50	65 00	1,818 00	384 65	134 05	50 15	25,089 28
Juin	7,129 00	10 00	1,070 70	8,319 17	7,437 72	361 14	809 15	2,595 00	.....	2,400 50	265 54	100 32	3,150 79	33,649 03
Juillet	5,807 00	.....	682 95	7,134 21	7,168 15	108 19	1,546 10	2,595 00	.....	2,878 00	248 00	84 71	367 30	28,559 61
Août	3,619 09	.....	934 50	6,600 23	7,576 55	1,225 41	1,273 45	1,935 00	.....	1,902 56	291 29	33 80	65 55	25,457 43
Septembre	3,068 91	.....	388 00	7,150 56	6,812 08	749 01	462 40	1,917 50	....	1,865 50	848 65	48 75	2,693 84	26,005 20
Octobre	2,849 00	.....	527 00	5,645 21	12,669 85	153 28	189 33	1,752 50	...	1,398 50	1,245 33	32 00	210 07	26,672 07
	47,728 00	20 00	6,926 16	104,592 78	98,967 06	4,659 59	5,842 23	24,306 50	105 00	33,987 92	3,707 29	1,047 79	7,234 89	339,125 21
Recettes supp., 1890-91	.....	.....	.....	849 90	.....	.....	.....	50 00	....	.....	.... ..	2 00	.....	901 90
Scrip et mandats	.....	.....	.....	105,289 21	.....	19,914 02	.....	.... .	.....	.....	... ..	... . ..	.....	125,203 23
	47,728 00	20 00	6,926 16	210,731 89	98,967 06	24,573 61	5,842 23	24,356 50	105 00	33,987 92	3,707 29	1,049 79	7,234 89	465,230 34

J. A. PINARD,
Comptable.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DU COMPTABLE,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

ANNEXE A.

ÉTAT des entrées affectant les terres fédérales faites au bureau principal pendant l'année commençant le 1er novembre 1891 et finissant le 31 octobre 1892.

Octrois spéciaux.		Cie de la Baie-d'Hudson.		Chemin de fer Pacifique Canadien.		Chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.		Chemin de fer Manitoba et Sud-Ouest.		Cie Houillère et de Navigation du Nord-Ouest.		Cie de ch. de fer et de navigation Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan.		Totaux.	
N'bre.	Acres.	N'bre.	Acres.	N'bre.	Acres.	N'bre.	Acres.	N'bre.	Acres.	N'bre.	Acres.	N'bre.	Acres.	N'bre.	Acres.
153	12,061	8	11,041	186	43,139	7	1,440	27	8,307	17	6,592	1	3	399	82,583

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DES LETTRES PATENTES,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

WM. M. GOODEVE,
Premier commis, division des lettres patentes.

Département de l'Intérieur.

ANNEXE B.

RELEVÉ des lettres patentes pour terres fédérales situées dans le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Britannique, qui ont été émises par le ministère de l'intérieur entre le 1er novembre 1891 et le 31 octobre 1892.

Numéro.	Nature de l'octroi.	1891-92.		1890-91.	
		Nombre de lettres patentes.	Superficie en acres.	Nombre de lettres patentes.	Superficie en acres.
1	*Homesteads*	1,634	260,678	1,149	179,127
2	Ventes	463	114,766	549	106,184
3	*Homesteads*, Colombie-Britannique	151	22,065	63	9,197
4	Ventes do	48	5,118	128	3,371
	Lettres pat. Acres.				
5	Pacifique (ventes nominales) 154 .. 34,426				
6	do (octrois) 29 .. 9,278	187	43,752	292	65,182
7	do (terrains pour voie ferrée et emplacements de gares) 4 .. 48				
8	Allocations aux Métis	26	6,207	25	5,920
9	Octrois aux Métis du Nord-Ouest	13	2,151	11	2,289
10	Octrois en vertu de l'Acte du Manitoba	21	781	18	1,427
11	Octrois spéciaux	178	15,266	76	5,747
12	Octrois de commutation	14	885	17	1,326
13	Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest	4	960	2	311
14	Ch. de fer de Colonisation du Manitoba et du Sud-Ouest	26	8,144	10	2,130
15	Compagnie de la Baie-d'Hudson	7	10,224	4	1,253
16	Compagnie Houillère et de Navigation du Nord-Ouest	16	5,962	6	3,587
17	Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	2	11	1	320
18	*Homesteads* militaires	56	16,939	59	18,825
19	Ventes de terres des écoles	84	12,389	16	1,883
20	Ventes paroissiales	10	1,125	7	2,002
21	Ventes de terres à houille	4	341	3	805
22	Ventes de terrains miniers	1	165	2	185
23	Droits sur terres minérales	2	168	7	.....
24	Terres pour culture forestière	1	160	.....	.....
25	Terrains loués	3	.....	2	2
26	Droits sur plages	1	.....	.....	.....
27	Cession d'hypothèques	3	.....	2	.....
	Totaux	2,955	549,257	2,449	441,073

WM. M. GOODEVE,
Premier commis, division des lettres patentes.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DES LETTRES PATENTES,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

ANNEXE C.

ETAT indiquant le nombre de lettres patentes envoyées aux divers régistrateurs des districts d'enregistrement des Territoires du Nord-Ouest, et le nombre d'avis envoyés par la poste aux personnes à qui des lettres patentes ont été accordées, depuis le 1er novembre 1891 jusqu'au 31 octobre 1892.

Districts d'enregistrement.	Nombre de lettres patentes envoyées aux régistrateurs.	Nombre d'avis envoyés aux personnes ayant reçu des lettres patentes.
Assiniboïa	662	735
Saskatchewan-Est	134	99
Saskatchewan-Ouest	18	34
Alberta-Nord	82	147
Alberta-Sud	153	203
Totaux	1,049	1,218

WM. M. GOODEVE,
Premier commis, division des lettres patentes.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DES LETTRES PATENTES,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

ANNEXE D.

ETAT indiquant le nombre d'actes de transfert enregistrés au bureau principal à Ottawa, entre le 1er novembre 1891 et le 31 octobre 1892, et le montant reçu comme honoraires pour ces actes.

			$ cts.
Nombre d'actes enregistrés	182	Montant des honoraires	344 00

WM. M. GOODEVE,
Premier commis, division des lettres patentes.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DES LETTRES PATENTES,
OTTAWA, 30 décembre 1892.

PARTIE II.

ARPENTAGES DES TERRES FÉDÉRALES

PARTIE II.

N° 1.

RAPPORT DE L'ARPENTEUR GÉNÉRAL.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
SERVICE TECHNIQUE,
OTTAWA, 7 février 1893.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les travaux de la division technique du ministère pendant l'année 1892.

La plus grande partie des arpentages a eu pour objet la subdivision des cantons (*townships*) en sections. Malheureusement, ces travaux n'ont pas été aussi satisfaisants qu'on aurait pu le désirer. Plusieurs des entrepreneurs n'ont pu compléter leurs contrats, et la demande de terres arpentées étant très grande, il en résultera probablement quelques inconvénients.

MANITOBA.

Un contrat a été donné à M. A. Jos. Tremblay, A.F., pour la subdivision des cantons dans le voisinage du lac Dauphin. On avait rapporté que les terres y étaient en grande demande, et que beaucoup de colons étaient déjà sur les lieux. M. Tremblay fait rapport que ces informations sont inexactes et que ces deux cantons sont fortement boisés. Il a dû abandonner cet arpentage, parce qu'il était trop coûteux.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

La plupart des arpentages de subdivisions ont eu lieu entre Calgary et Edmonton. Sept contrats ont été donnés dans cette région.

Un de ces contrats concernait la Rivière-aux-Coquilles (*Shell River*), à l'ouest de Prince-Albert, un autre, les Collines-aux-Ouragans (*Hurricane Hills*), au sud d'Indian-Head, et un autre, les terres voisines de la frontière, au sud de Lethbridge.

Des plaintes ayant été reçues que les bornes d'arpentage aux environs de Prince-Albert et d'Edmonton étaient en voie de disparaître promptement, deux partis considérables ont été organisés pour les renouveler.

M. J. S. Dennis, inspecteur en chef des arpentages, a été mis à la tête du parti d'Edmonton. Il avait sous sa direction quatre partis subordonnés guidés par les arpenteurs fédéraux James Gibbons, E. W. Hubbell, C. F. Miles, et Arthur St.-Cyr.

M. Wm. Ogilvie a été placé à Prince-Albert avec les arpenteurs fédéraux P. R. A. Bélanger, C. E. Bourgault et R. C. Laurie.

Il avait été entendu d'abord que leurs opérations se borneraient au renouvellement des bornes d'arpentages, mais plus tard il a été trouvé nécessaire de les employer à faire des arpentages de subdivisions dans les endroits où se portaient les colons, et à aider les immigrants à choisir des terres.

Les rapports des arpenteurs concernant les arrivages d'immigrants dans les Territoires du Nord-Ouest sont très encourageants, mais les cantons arpentés pendant l'année, environ soixante, ne suffisent pas aux demandes de terres, qui sont si nombreuses qu'en plusieurs cas presque tous les homesteads étaient pris avant l'arpentage.

M. Thomas Fawcett a exploré la contrée entre Yorktown et Prince-Albert afin d'indiquer les terres convenables aux établissements; il n'avait qu'un homme pour l'aider. La manière habile avec laquelle il a exécuté son travail est digne d'éloges.

Le résultat de ses opérations, consigné dans son rapport et dans la carte qui l'accompagne, sera une addition précieuse à notre connaissance des Territoires, et servira beaucoup à l'organisation des arpentages futurs.

COLOMBIE ANGLAISE.

Le lever topographique de la zone du chemin de fer du Pacifique canadien à travers les montagnes Rocheuses a été continué.

La triangulation principale était, comme auparavant, sous la direction de M. W. S. Drewry.

L'objet de cette opération est d'avoir un certain nombre de points de repère auxquels puissent être rattachés les arpentages postérieurs, ce qui économise le temps et les frais de tirer de longues lignes à travers les montagnes dans le but de se raccorder avec la ligne du chemin de fer. Ces points de repère sont des sommets de montagnes, choisis par M. Drewry, et sur lesquels des signaux sont établis soit par lui-même, ou par un parti secondaire, sous la direction d'un topographe. Jusqu'à présent, M. Drewry était aidé dans son travail par un observateur, avec un parti qui relevait les angles, mais cette année on a supprimé ce service afin d'avoir plus d'argent pour les arpentages de subdivisions dans les Territoires du Nord-Ouest, et M. Drewry a borné ses opérations aux explorations et à l'établissement des signaux. La lecture de son rapport donnera quelque idée des difficultés qu'il rencontre; cette région est non seulement d'un accès très difficile, mais la pluie y est incessante, et il y a peu d'espoir que d'autres saisons soient plus favorables pour ces opérations.

Le climat de la Colombie anglaise est particulier mais facile à comprendre. Les vents les plus fréquents viennent de l'ouest; en frappant la chaîne de montagne de la côte, ils dévient en haut; l'expansion de l'air résultant d'un décroissement de la pression atmosphérique cause un abaissement de la température. Dès que le point de saturation ou de la rosée est atteint, l'humidité est précipitée sous forme de pluie. Après avoir traversé la chaîne de la côte, l'air descend dans la région un peu plus basse qui environne Kamloops, et, devenant échauffé par la compression résultant de l'augmentation de la pression atmosphérique, il est alors beaucoup au-dessus du point de rosée, de sorte qu'il est toujours sec. Poursuivant sa course vers l'est, il frappe bientôt le versant occidental des Selkirks, la chaîne la plus élevée des montagnes Rocheuses; il est de nouveau forcé à s'élever lorsqu'il arrive au sommet de la chaîne de la côte, le point de rosée est atteint et la pluie est précipitée; elle continue à tomber tant que l'air monte, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'il ait traversé le sommet. Ceci explique pourquoi la pluie est plus fréquente sur le versant occidental que sur le versant oriental des chaînes de la côte et des Selkirks. Continuant toujours sa course vers l'est, le vent traverse le sommet des montagnes Rocheuses, l'air descend dans les plaines des Territoires du Nord-Ouest et s'échauffe par la compression due à une plus forte pression atmosphérique; mais ayant déjà absorbé la chaleur latente émise par l'humidité qui a tombé sous forme de pluie dans les chaînes de la côte et des Selkirks, l'air est alors à une beaucoup plus haute température qu'à la même attitude sur le versant occidental des montagnes; il est aussi beaucoup au-dessus du point de rosée. Ceci explique le climat sec des plaines de l'ouest et l'existence paradoxale des vents chinooks, qui paraissent avoir été chauffés en passant au-dessus d'innombrables champs de neige et de glace. On comprendra donc que nous n'avons pas raison d'espérer que le climat des Selkirks s'améliore sensiblement. Comment faire un arpentage se raccordant avec les autres dans un tel pays devient un problème des plus embarrassants. Dans d'autres parties des montagnes les difficultés naturelles ont été surmontées par l'usage de la photographie, mais ici elle ne réussira probablement pas.

M. J. J. McArthur a ajouté environ cinq cents milles carrés au levé topographique des montagnes; il a opéré à l'ouest de Laggan et sur la ligne de division du continent.

Des arpentages de subdivisions et autres ont été faits dans les districts de Kamloops et de New-Westminster par un parti sous la direction de M. John Vicars. Comme dans les années passées, l'ouvrage a été lent et dispendieux, mais cela paraît

inévitable. Dans le district de New-Westminster, la contrée est fortement boisée, des arbres de 15 à 20 pieds de circonférence ne sont pas rares. Ouvrir une ligne dans des endroits semblables est toujours une entreprise sérieuse. Il y aurait plus de progrès si l'arpenteur pouvait être laissé à un travail continu à la même place; malheureusement, il doit consumer une bonne partie de son temps à voyager pour satisfaire aux besoins des colons qui sont dispersés dans toute cette région. Une autre source de trouble provient de l'existence de préemptions accordées avant le transfert de la zone du chemin de fer à l'Etat et dont l'arpentage n'est pas autorisé par des règlements.

LONGITUDE TRANSATLANTIQUE.

A la demande du prof. C. H. McLeod, de l'université McGill, M. Otto J. Klotz a été nommé pour aider à la détermination de la longitude de Montréal à l'ouest de Greenwich. Les autres observateurs étaient le prof. McLeod, de l'université McGill, et MM. Turner et Hollis, de l'observatoire Royal de Greenwich.

TRAVAIL DE BUREAU.

La correspondance s'est composée de :—

Lettres reçues	900
Lettres envoyées	1,640

Les comptes examinés et les paiements faits ont été comme suit :—

Comptes examinés et ordonnancés	230
Montant de ces comptes	$111,041.69
Chèques envoyés	981

L'astronome en chef a surveillé les calculs pour l'établissement des limites de la zone du chemin de fer dans la Colombie anglaise; ce travail est maintenant complété. Ayant été nommé commissaire pour le règlement des frontières de l'Alaska, une grande partie de son temps a été employée à l'exécution de ses nouveaux devoirs.

Ci-suit un tableau de l'ouvrage du bureau des dessinateurs autant qu'il est possible de le montrer de cette façon.

Plans reçus avec les cahiers de notes correspondantes:—

Subdivisions	33
Délimitations	2
Arpentages de correction et divers	54
Plans de townships complétés pour l'impression	72
Déclarations de colons reçues	52
Croquis provisoires reçus	73
Plans et diagrammes divers reçus	104
Calques divers	134
Épreuves examinées	87

Tous les arpentages faits jusqu'ici ont été conservés en les compilant, à une échelle de six milles au pouce, sur des diagrammes imprimés pour cet objet; ils indiquent en tout temps l'état des arpentages dans toute partie du pays. Cette échelle a été trouvée trop petite pour les nombreux arpentages divers exécutés dernièrement, et elle a été changée à deux milles au pouce. De ces diagrammes, des cartes sur une échelle de trois milles au pouce sont reproduites par la photo-lithographie; les progrès des établissements sont montrés en indiquant par trois teintes différentes les terres pour lesquelles des lettres patentes ont été obtenues, celles pour lesquelles des inscriptions ont été prises, et celles réservées pour divers objets. Chaque feuille forme une carte de grandeur convenable comprenant une étendue de terre d'environ 50 milles par 80. Cinq ont été publiées: pour Edmonton, les Collines-de-la-Paix, Calgary, Prince Albert-Nord et le Daim-Rouge (*Red Deer*). Des ordres ont été reçus pour l'impression d'un nombre additionnel d'exemplaires pour les agents des terres fédérales et le public. Quatorze feuilles du lever topographique des montagnes Rocheuses ont été publiées. Des plans de townships basés sur ces arpentages sont en voie de préparation, et avec la modification de la clause 21 de l'Acte des

Terres Fédérales, passé à la dernière session du parlement, on espère qu'ils permettront de disposer des terres sans aucune dépense immédiate pour de nouveaux arpentages.

La préparation des contrats d'arpentages, avec les croquis pour accompagner les instructions, les descriptions de terres pour les lettres patentes, la revision des rapports des arpenteurs, la copie des notes d'arpentages et le calcul de la superficie des morceaux de terre irréguliers, sont au nombre des ouvrages non compris dans le tableau qui précède.

L'état ci-joint du travail du bureau lithographique indique un total de 2,932 différentes cartes ou dessins préparés. Les cartes exigeant des éditions considérables ont été imprimées sur nos pierres, à l'aide des presses à vapeur de M. Geo. Cox ou de MM. Mortimer et Cie. Une partie considérable de l'ouvrage consiste dans la préparation, pour l'imprimeur de la reine, de dessins pour le registre des lettres patentes, qui ont produit un large revenu.

Le travail du photographe a été comme suit :—

Pour la division technique du ministère :

Négatifs développés	300
Photographies agrandies	300
Epreuves au bain d'argent	600
Copies de cartes, plans et dessins relatifs aux lettres patentes pour la photo-lithographie	3,244

Pour le département de la commission géologique :

Négatifs développés	544
Photographies imprimées	1,088
Agrandissements	10
Photographies coloriées, 11 x 14	13
Copies de cartes et de plans	12

Il aussi été employé plusieurs semaines en expéditions à prendre des photographies des objets intéressants pour le département de la Commission Géologique.

BUREAU DES EXAMINATEURS DES ARPENTEURS FÉDÉRAUX.

Les assemblées régulières ordinaires du bureau ont été tenues à Ottawa en février et août 1892, et des examens spéciaux ont été tenus à Ottawa et à Calgary.

Les candidats suivants ont passés des examens satisfaisants :—

Pour admission comme apprenti, R. W. Cantley, Vancouver, C.A.

Pour admission comme arpenteur, L. E. Fontaine, A.P., Lévis, Qué., A. S. Weekes, A.P., Clinton, Ont., J. H. Antliff, Montréal, Qué.

Examen supérieur comme arpenteur fédéral, C. H. Wallace, Hamilton, Ont.

En février dernier le bureau a passé la résolution suivante :—

" Que ce bureau, après considération sérieuse, est arrivé à la conclusion que les examens pour les arpenteurs provinciaux dans l'Ontario et le Manitoba ne sont pas suffisamment semblables à ceux prescrits par l'acte relatif aux terres fédérales en ce qui concerne les arpenteurs fédéraux pour que les arpenteurs de ces provinces puissent être admis aux privilèges de la clause 109, et que ce bureau, de plus, est d'opinion qu'il est à désirer, dans l'intérêt d'une qualification uniforme, qu'aucune commission d'arpenteur fédéral ne soit accordée à moins que le candidat n'ait passé l'examen complet prescrit par l'Acte des Terres fédérales.

Les arpenteurs des provinces d'Ontario et de Québec sont en conséquence requis de remplir les mêmes conditions que les arpenteurs de toute autre province du Canada s'ils désirent recevoir leur commission comme arpenteurs fédéraux, au lieu d'être admis, comme auparavant, après examen sur le système d'arpentage seulement.

De bonne heure dans l'année il a été donné avis à tous les arpenteurs fédéraux que les mesures types subsidiaires de longueur, requises en vertu de la clause 125 de l'Acte des Terres Fédérales étaient prêtes pour la distribution.

Ces mesures sont des chaînes-rubans en acier, de 66 pieds de longueur ; outre l'épreuve, faite par le ministère du revenu de l'intérieur, elles sont encore soumises

à une épreuve sous la direction du bureau des examinateurs, pour trouver leur vraie longueur à différents degrés de température et de tension. D'après ces épreuves une table de corrections a été préparée; elle est imprimée au dos du certificat fourni par le secrétaire avec chaque mesure. Les corrections pour les températures de 30° à 90° Fahrenheit et pour les tensions jusqu'à 30 lbs sont obtenues d'un simple coup d'œil, et appliquées à la détermination de la longueur absolue de la mesure type aux marques de 50 pieds et 100 chaînons.

Les bandes d'acier, fabriquées sur commande par Chesterman et Cie, de Sheffield, Angleterre, sont trouvées d'une longueur très uniforme, peu d'entre elles variant même de 3-100èmes de pouce de la longueur exacte, si l'on fait une allocation convenable pour la température.

Vingt-neuf de ces mesures types subsidiaires ont été distribuées aux arpenteurs; vingt-quatre ont été fournies aussi au gouvernement provincial de la Colombie anglaise pour usage des arpenteurs de cette province, et deux ont été envoyées à l'université de Toronto.

La correspondance du bureau des examinateurs a été :—

Lettres reçues..... 189
do envoyées..... 680

Les documents suivants sont joints au présent rapport :—
Tableau des arpenteurs fédéraux employés pendant l'année.
Tableau des travaux exécutés par le bureau de lithographie.
Rapport de l'astronome en chef.
Rapports des arpenteurs sur les opérations de l'année dernière.
Papiers d'examens du bureau des examinateurs pour les arpenteurs fédéraux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
E. DEVILLE,
Arpenteur général.

TABLEAU des arpenteurs fédéraux employés et des travaux qu'ils ont exécutés dans la saison de 1892.

Nom.	Adresse.	Description.
Bélanger, P. R. A..	Ottawa, Ont.....	Subdivision des townships 44 et 46, rang 17; des townships 43, 45 et 46, rang 19, et du township 45, rang 20, à l'ouest du 2e méridien. Délimitation du township 43 entre les rangs 17 et 18, à l'ouest du 2e méridien, et lever d'une partie de la branche sud de la Saskatchewan.
Bourgault, C. E.....	St-Jean Port-Joli, Qué.	Subdivision du township 45, rang 17, des townships 45 et 46, rang 18, du township 43, rang 19, à l'ouest du 2e méridien, et du township 46, rang 7, à l'ouest du 3e méridien. Réarpentage du township 44, rangs 18 et 19, à l'ouest du 2e méridien; lever d'une partie de la branche sud de la Saskatchewan et inspection de contrats d'arpentage.
Dumais, P. T. C....	Hull, Québec.....	Subdivision des townships 33 et 34 rangs 26 et 27, à l'ouest du 4e méridien, du township 33, rang 1, et des townships 33, 34 et 35, rang 2, à l'ouest du 5e méridien.
Driscoll, A., jeune..	Chilliwack, C.A.....	Subdivision du township 4, rang 28, à l'ouest du 6e méridien, du township 19, à l'est du méridien de la côte, et divers arpentages dans la Colombie anglaise.
Dennis, J. S.....	Ottawa, Ont.....	Inspection des contrats et surintendance des réarpentages dans le district d'Edmonton, etc.
Deane, M.....	Lindsay, Ont.....	Subdivision des townships 35 et 36, rang 24, des townships 32, 35 et 36, rang 25, du township 32, rang 26, et des townships 31 et 32, rang 27, à l'ouest du 4e méridien.
Drewry, W. S.....	Ottawa.....	Triangulation de la zone du chemin de fer, C.A.
Fitzpatrick, J.D.A..	Joliette, Qué.....	Subdivision des townships 47 et 48, rang 22, et du township 47, rang 23, à l'ouest du 4e méridien.

TABLEAU des arpenteurs fédéraux employés et des travaux qu'ils ont exécutés dans la saison de 1892.—*Fin.*

Nom.	Adresse.	Description.
Fawcett, Thos.....	Ottawa, Ont.....	Exploration dans les townships depuis 34 jusqu'à 47, du rang 9 au rang 26, à l'ouest du 2e méridien, et des townships 49 à 52, le long de la rivière aux Coquilles, du rang 1 au rang 8, à l'ouest du 3e méridien.
Gibbons, Jas.....	Renfrew, Ont.....	Renouvellement des bornes ou marques d'arpentage dans le district d'Edmonton.
Gosselin, L.....	Québec	Subdivision des townships 40 et 41, rang 25, et du township 40, rang 26, à l'ouest du 4e méridien.
Hubbell, E. W.....	Ottawa, Ont	Renouvellement des marques d'arpentage dans le district d'Edmonton.
Klotz, Otto J.....	Ottawa, Ont.....	Détermination de la longitude, et computation de la position de la zone du chemin de fer, C. A.
Laurie, R. C.....	Battleford, Sask	Subdivision des townships 45, rangs 17 et 20, et de partie du township 43, rang 20. Réarpentage des townships 44, rangs 18 et 19. Remettre des poteaux sur le township 44, rang 21 A et le township 45 A, rang 23, à l'ouest du 2e méridien, et lever d'une partie de la branche sud de la Saskatchewan.
Magrath, C. A.....	Lethbridge, Alta	Subdivision des townships fractionnaires 3, rangs 26 et 27, du township 2, rang 27, et d'une partie du township 2, rang 28, à l'ouest du 4e méridien.
Miles, C. F.....	Toronto, Ont	Renouvellement des marques d'arpentage dans le district d'Edmonton.
McArthur, J. J.....	Ottawa, Ont	Lever topographique des montagnes Rocheuses.
McLatchie, John....	Ottawa, Ont.....	Subdivision du township 34, rang 24, des townships 33 et 34, rang 25, des townships 35 et 43, rang 26, des townships fractionnaires 41 et 42, rang 26, et des townships 35, 41 et 42, rang 27, à l'ouest du 4e méridien, et examen d'une partie de la route de Calgary à Edmonton.
Ogilvie, Wm..... .	Ottawa, Ont.....	Subdivision du township 45, rang 18, des townships 43 et 45, rang 19, à l'ouest du 2e méridien, du township 46, rang 7, à l'ouest du 3e méridien. Réarpentage des townships 44, rangs 18 et 19, à l'ouest du 2e méridien, et examen et arpentage du bois sur pied et des emplacements de ville du district du Creek Melfort.
Pearce, Wm.... ..	Calgary, Alta.....	Arpentage d'une partie de l'emplacement de ville de Revelstoke.
Robertson, H. H....	Montmagny, Qué.	Subdivision des townships 47, rangs 20 et 21, et du township 51, rang 23, à l'ouest du 4e méridien.
Reid, J. L.....	Prince-Albert, Sask...	Subdivision du township 49, rang 2, d'une partie du township 50, rang 2, des townships 48 et 49, rang 4, du township 49, rang 5, de partie du township 50, rang 5, des townships fractionnaires 49 et 50, rang 6, à l'ouest du 3e méridien.
Ross, J. E.....	New-Westminster, C. A	Lever d'un partie du bras nord de Burrard-Inlet, etc.
St. Cyr, A.....	Ottawa, Ont....	Subdivision d'une partie du township 51, rang 18, d'une partie des townships 50 et 51, rang 19, à l'ouest du 4e méridien. Renouvellement des marques d'arpentage dans le district d'Edmonton, et examen de contrats d'arpentage.
Thompson, W. T....	Station Qu'Appelle, Assa.....	Subdivision du township 15, rangs 11, 12 et 13, et du township 16, rangs 12 et 13 à l'ouest du 2e méridien.
Tremblay, A. Jos...	St-Roch des Aulnais, Qué..... ...	Subdivision d'une partie du township 23, rang 16, à l'ouest du principal méridien.
Vicars, John.....	Cannington, Ont.... .	Subdivision des townships 21 et 22, rangs 11 et 12, du township 21, rang 13, des townships 5, rangs 26 et 27, du township 4, rangs 27 et 28, et du township 3, rang 29, à l'ouest du 6e méridien.
Wheeler, A. O	New-Westminster, C. A	Subdivision du township 47, rangs 16, 17, 18 et 19, et des townships 55 et 56, rangs 15 et 16, à l'ouest du 4e méridien. Réarpentage de partie du township 38, à l'est du méridien de la côte; et lever de l'île aux Arbres, dans la rivière Fraser.

TABLEAU indiquant les travaux exécutés par le bureau lithographique depuis le 1er novembre 1891 jusqu'au 31 octobre 1892.

Mois.	Cartes.		Townships.		Circulaires.		Formules.		Lettres patentes.	
	Nombre de cartes.	Nombre d'exemplaires.	Nombre de townships.	Nombre d'exemplaires.	Nombre de circulaires	Nombre d'exemplaires.	Nombre de formules.	Nombre d'exemplaires.	Nombre de lettres patentes.	Nombre d'exemplaires.
1891.										
Novembre	7	475	.....	.....	5	1,050	33	1,541	.....	.....
Décembre	6	768	8	440	3	800	9	278	.....	.....
1892.										
Janvier	8	1,180	8	440	2	1,050	5	1,250	140	Imprimé par G. Cox.
Février	4	800	6	330	7	1,500	8	505	195	
Mars	8	830	8	440	6	1,400	7	1,070	213	
Avril	1	200	9	495	5	1,300	6	1,900	213	
Mai	21	600	4	115	3	565	2	1,075	204	
Juin	9	516	10	550	1	400	2	400	195	
Juillet	2	250	.....	.....	2	350	2	400	318	
Août	6	760	9	495	.....	.....	16	6,700	564	
Septembre	8	742	10	610	2	800	3	800	300	
Octobre	6	735	7	405	2	350	2	350	302	
Total	86	7,857	69	4,320	38	9,565	95	16,269	2,644	.....

RÉCAPITULATION.

Nombre de cartes	86	Nombre d'exemplaires	7,857
do townships	69	do	4,320
do circulaires	38	do	9,565
do formules	95	do	16,269
do lettres patentes	2,644		
	2,932		38,011

N° 2.

RAPPORT DE L'ASTRONOME EN CHEF.

DIVISION TECHNIQUE,
OTTAWA, 31 décembre 1892.

M. E. DEVILLE,
Arpenteur général, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les travaux dont j'ai la direction. Le travail de bureau a été de même nature qu'à l'ordinaire, comprenant des computations, la tabulation des résultats obtenus les années précédentes, et beaucoup d'ouvrages de diverses sortes.

Quant aux opérations au dehors, un item important et nouveau a été la question de la longitude de points canadiens par rapport à Greenwich, M. Klotz, de ce bureau, a été nommé pour ce travail ; les autres observateurs étaient le professeur McLeod, du collège McGill, et MM. Turner et Hollis, de l'observatoire Royal à Greenwich. Quatre stations d'observation ont été occupées, Greenwich et Montréal étant les points extrêmes, et Canso, N.-E., et Waterville, en Irlande, les stations intermédiaires, pour la transmission des signaux entre le câble et les lignes de terre. Une série complète d'observations a été obtenue, et donnera, on l'espère, un résultat plus exact, en ce qui concerne la longtitude américaine, qu'aucune détermination antérieure. Les calculs de ces observations ne sont pas encore terminés.

M. Klotz donne un compte rendu complet des méthodes employées dans un rapport ci-joint.

La triangulation de la zone du chemin de fer dans la Colombie anglaise a été continuée par M. Drewry, bien que, par suite de la réduction du nombre des employés aux travaux d'arpentage, il n'ait fait aucune observation des angles de triangles. Il s'est entièrement borné à établir des signaux sur des pics de montagnes élevés, pour servir aux opérations de la saison prochaine et aux explorations et arpentages à la marche dans les montagnes Selkirk. De cette manière il a exploré environ mille milles carrés, poussant ce relevé à travers les Selkirks presque jusqu'à la rivière Colombie à Revelstoke. Il rapporte qu'il a éprouvé beaucoup de délai par suite du mauvais temps, ces montagnes étant remarquables à cause de la quantité de pluie qui y tombe; cependant, ce travail a beaucoup ajouté à la somme de renseignements que nous avions sur cette chaîne peu explorée jusqu'à présent, et la partie la plus difficile de la triangulation de la zone du chemin de fer se trouve faite. Les montagnes sont beaucoup plus accessibles à l'ouest de la rivière Colombie. Il serait bon de mesurer une base de revision dans la vallée de la Colombie et de la rattacher à la station astronomique de Revelstoke, établie en 1886, par MM. Klotz et Ogilvie. Le meilleur moyen de vérifier la triangulation qui s'étend du 114e méridien, près de Calgary, vers l'ouest sur l'espace de plus de quatre degrés de longitude.

Le lever photo-topographique des montagnes Rocheuses sous la direction de M. McArthur a fait de bons progrès. Il a ajouté cette année environ 500 milles carrés à la superficie ainsi relevée. Dix-huit des feuilles complétées de ce lever, couvrant chacune 7½ minutes de latitude et 10 minutes de longitude, ont été imprimées ou sont à la veille de l'être.

Les positions des stations d'observation du lever potho-topographique par rapport aux coins de sections du système d'arpentage des terres fédérales, ont été computées au bureau, ce qui donne les moyens de faire des arpentages conformément à ce système, dans toute partie du territoire couvert par ce lever. Les lignes de sections théoriques sont maintenant projetées sur les feuilles complétées, qui serviront alors à la détermination précise de l'emplacement des lots miniers et autres.

Les calculs des limites de la zone du chemin de fer dans la Colombie anglaise, auxquels il a été référé dans divers rapports annuels de ce département, sont maintenant complets. Le problème du tracé d'une ligne sur la surface de la terre à une distance donnée d'une ligne irrégulière est d'une nature particulière, et sa solution complète, autant que je le sache, n'a jamais été donnée sous une forme pratique, quoique des descriptions de terrains exigeant une ligne parallèle à une autre ligne et à une distance donnée de cette dernière, se rencontrent quelquefois. Quelques mots touchant ma méthode de solution ne seront peut-être pas ici hors de place.

La zone du chemin de fer est une étendue de terrain couvrant vingt milles de chaque côté de la ligne du Pacifique canadien dans la Colombie anglaise, depuis le sommet des montagnes Rocheuses jusqu'à Burrard-Inlet. Qu'on se figure une barre de 40 milles de longueur, avec son point central sur la voie et se mouvant le long de celle-ci, la barre étant toujours à angle droit avec la direction du chemin; alors la superficie de terrain couverte par la barre sera la " zone du chemin de fer," et ses limites seront des lignes dont chaque point sera à une distance exacte de vingt milles du point le plus rapproché de la voie ferrée.

La ligne du chemin de fer est une succession de lignes droites et de courbes qui sont des arcs de cercles. Le bras imaginaire de 40 milles dont je viens de parler, dans les endroits où la voie est droite, tracera des lignes droites parallèles à cette voie droite, et à vingt milles de distance de chaque côté. Lorsqu'une courbe se rencontrera, les extrémités du bras décriront, en se mouvant, des cercles concentriques, le rayon de l'un étant de vingt milles plus grand que celui de la courbe, et celui de l'autre de vingt milles de moins. Ce dernier cercle, du côté concave de la courbe, sera, puisque le rayon de la courbe est toujours de moins de vingt milles, un cercle décrit dans une direction inverse, qui ne pourra, dans le résultat final, devenir partie de la limite extérieure de la zone par la raison que d'autres cercles le dépasseront.

La limite de la zone peut être indiquée sur le papier, à aucune échelle voulue, en traçant d'abord la ligne du chemin de fer, puis en projetant à vingt milles de chaque côté les rayons des courbes et en décrivant ensuite les cercles concentriques. Ceux des cercles qui sont dépassés par d'autres cercles seront alors négligés, et les cercles les plus extérieurs (ou les lignes droites quand la voie est droite) seront pris comme limite de la zone. Si maintenant les lignes de townships et de sections du système d'arpentage des terres fédérales, sont projetées sur le papier dans leur position exacte, quant à la latitude et à la longitude, la distance des coins de sections entre les intersections de la limite de la zone et les lignes de sections peut être mesurée. Ces distances fournies à un arpenteur lui permettront, lorsqu'il arpentera les lignes de sections, d'indiquer les limites de la zone.

Cependant, la longueur de la distance embrassée, vingt milles, fait qu'il est impossible de la rapporter à une échelle assez large pour permettre des mesurages suffisamment exacts pour l'objet proposé sur ces plans. Il serait difficile, au moyen de la méthode directe de rapporter, de restreindre les erreurs dans les limites de quelques chaînes, tandis que nous nous efforçons dans ces calculs de les maintenir au-dessous d'un chaînon (*link*).

La méthode adoptée pour les calculs est pratiquement la même en principe que celle mentionnée ci-dessus; des méthodes analytiques ont été employées, équivalant exactement à la méthode géométrique, mais capables de donner aucun degré de précision qu'on puisse désirer. Une méthode analytique rigoureuse n'a pas été adoptée parce que la courbature de la terre produirait des complications qui rendraient une telle méthode extrêmement longue et embarrassante; et de fait, dans tous les calculs géodésiques, les méthodes approximatives sont généralement employées de préférence à celles d'exactitude rigoureuse, parce que les premières, grâce aux limites imposées par nos tables de logarithmes et les autres moyens de calcul, peuvent réellement donner, avec l'attention convenable, des résultats plus précis.

Permettez-moi de référer à une ou deux de ces approximations. En premier lieu, tout le travail est basé sur le lever de la ligne du chemin de fer exécuté en 1885 et 1886. Quand ce lever a été fait, des stations d'instruments, où la lecture des angles avait lieu, étaient placées sur le chemin de fer. Les stations successives ont été mesurées à la chaîne, en lignes droites naturellement, et en suivant la corde de la

courbe du chemin de fer au lieu de l'arc. Aucun compte n'a été tenu, dans ce travail, du rayon, etc., de la courbe. Il s'ensuit que la ligne du chemin de fer, telle que nous l'avons au bureau, est une succession de courtes lignes droites (ne dépassant pas 15 chaînes en moyenne) inclinées l'une vers l'autre à des angles variés. Dans la computation de la position de la zone, nous nous trouvons bornés par les données que nous avons en mains ; de sorte que les limites de cette zone ont été calculées comme étant à une distance de vingt milles de chaque côté de la ligne brisée et non pas de la voie elle-même. C'est là, bien entendu, une inexactitude qui ne peut être évitée par aucune méthode de computation. Il est bon de remarquer ici que le résultat de cette inexactitude est de rapprocher les limites de la zone du chemin de fer. Pour les raisons données ci-dessus, le côté concave d'une course n'entre pour rien du tout dans la délimitation de la zone de ce côté; le cercle de vingt milles étant dépassé et inclus dans d'autres cercles décrits sur le côté convexe d'autres courbes. En se servant de la corde au lieu de l'arc, la ligne de vingt milles sur le côté convexe est rapprochée du chemin de fer en proportion de la distance existant entre la corde et la courbe, et, entre les gouvernements fédéral et provincial, l'erreur est en faveur du dernier. L'erreur est de peu d'importance, toutefois, attendu que les stations sont très près les unes des autres sur les grandes courbes, de sorte que les différences ne sont jamais fortes. La limite de la zone du côté convexe d'une série de cordes d'une courbe, sera formée, strictement parlant, par une série de lignes droites parallèles, d'une longueur égale à celle des cordes, et reliées à leurs extrémités par des arcs de cercles de vingt milles de rayon, dont les centres sont aux points angulaires. Pour les computations on a jugé qu'il suffisait de considérer toute la limite comme étant formée d'arcs de vingt milles de rayon ayant pour centres les points angulaires, sans tenir compte des lignes droites. Il est aisé de voir que l'erreur est très petite en tout cas, et que, quelle qu'elle soit, elle est toujours dans le même sens que la précédente.

Les distances du relevé du chemin de fer ont été déterminées par la latitude et la longitude, et d'après cela les positions des stations où nous avions nos instruments, par rapport aux lignes de sections du système d'arpentage, ont été obtenues de la manière décrite dans mon rapport pour l'année 1886. M. Klotz, dans son rapport ci-joint, explique comment les positions des extrémités des perpendiculaires de vingt milles de longueur, aux stations, par rapport aux lignes successives du relevé, ont été déterminées. Dans ces calculs on s'est servi de formules géodésiques approximatives, sans viser à une exactitude très absolue, parce que cela n'était pas nécessaire ici. Les positions des extrémités de ces perpendiculaires ne tiennent aucune place directe dans la détermination de la zone. Elles ont été indiquées sur les plans de townships simplement dans le but de tirer les courbes extérieures, et de trouver par ce moyen, à l'aide d'une méthode graphique aisée, quelle station sur le chemin de fer, était la plus rapprochée d'une portion particulière de la limite de la gare : c'est-à-dire, quelle station nous devions prendre comme centre du cercle de vingt milles de rayon que nous avions à décrire. A part ceci, les calculs subséquents se font tout à fait indépendamment de ces préliminaires.

Le problème, maintenant, se trouve réduit à ceci : La limite de la zone qui traverse certaines lignes de sections est l'arc d'un cercle de vingt milles de rayon dont le centre est sur le chemin de fer, à un certain point dont la position par rapport aux coins de sections du système d'arpentage est connue. Il s'agit de trouver le point exact, sur chacune de ces lignes de sections, qui se trouve à une distance de vingt milles du point établi sur le chemin de fer. Nous connaissons ou la différence de latitude ou celle de longitude ; quelle que soit celle que nous connaissons, le problème consiste à trouver l'autre. Tout ce qui est requis est la solution d'un triangle, dont l'un des angles ne diffère d'un angle droit que par une petite quantité, savoir, la convergence des méridiens. Le triangle est résolu en le divisant en deux triangles rectangles, dont le plus grand est facilement résolu à l'aide de l'arithmomètre, et le plus petit en faisant d'avance une table des différences entre la tangente et la parallèle pour diverses distances. Ainsi, de la différence de longitude on trouve la différence de latitude, et *vice versa*, et le résultat (qui est en chaînes) est appliqué à la position connue du point sur le chemin de fer ; avec cela en tenant compte des longueurs des sections, des ressauts de la ligne de correction, etc., on obtient la position de l'inter-

section de la courbe avec la ligne de section donnée. Les détails de ces calculs sont donnés plus au long par M. Klotz, qui a été chargé de faire cette computation en entier.

Dans ces calculs l'arc de parallèle est toujours pris comme égal en longueur à la corde. L'erreur qui en résulte est très faible, et n'est, dans tous les cas, qu'une petite fraction d'un chaînon. La solution d'un triangle sphérique ou sphéroïdal, dont l'un des côtés mesure vingt milles, comme un triangle plan, n'est pas non plus strictement exacte. Cependant, l'erreur causée par l'usage de la formule plane :—

$$b^2 = c^2 - a^2$$

au lieu de la formule sphérique :—

$$\text{Cos}\frac{b}{r} = \text{Cos}\frac{c}{r} \cdot \text{Sec}\frac{a}{r}$$

est, au maximum, de moins d'un chaînon, et la différence entre les formules sphérique et sphéroïdale est insignifiante. Dans tous les cas où l'on s'est servi de formules approximatives au lieu de formules rigoureusement exactes, on s'est assuré du maximum d'erreur possible, et l'on croit qu'aucune telle erreur ne peut excéder un chaînon, quantité beaucoup plus faible que l'erreur probable d'arpentage, en aucun cas. Un moyen de vérification contre les erreurs en masse est fourni par la comparaison des résultats définitifs avec les plans de townships après y avoir rapporté les points de terminaison des rayons perpendiculaires et les courbes de vingt milles.

Ce travail a été complété dernièrement, et une table des résultats est jointe au présent rapport. Cette table donne la distance à partir de chaque intersection de la limite de la zone avec une ligne de section jusqu'au coin de section le plus rapproché au nord ou à l'est de l'intersection. Pour marquer la limite sur le terrain, il est donc nécessaire de faire le relevé des lignes de sections de la manière ordinaire, et de planter un poteau au point indiqué par la table.

La limite de la zone entre deux intersections consécutives de ligne de section est habituellement un arc d'un rayon de vingt milles, dont la convexité est en dehors de la section. Dans le premier cas qui se rencontre le plus fréquemment, si l'on prend comme limite de la zone une ligne droite joignant les deux intersections, la zone deviendra plus étroite qu'elle ne devrait l'être en théorie, et dans le dernier cas elle sera plus large. Ce rétrécissement, pour la totalité de la zone, excédera probablement l'élargissement, mais on pense qu'ils se compenseront assez exactement pour qu'il ne soit pas nécessaire de se départir du simple système de délimiter la zone par des lignes droites joignant les points pris sur les lignes de sections tels qu'indiqués dans la table. Si l'on désire une plus grande exactitude et une plus stricte délimitation de la zone du chemin de fer, on peut aisément faire le calcul d'aucun nombre de points intermédiaires sur les courbes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

W. F. KING,

Astronome en chef.

Département de l'Intérieur.

COTÉ DU NORD.

DEPUIS BURRARD-INLET JUSQU'AU SOMMET DES MONTAGNES ROCHEUSES.

INTERSECTIONS consécutives des lignes de sections par la limite de la zone du chemin de fer (Colombie anglaise). Toutes les lignes de sections sont exprimées comme étant la limite d'une section au nord ou à l'est.

S.	T.	R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
20	7	7	7	45·81	
21	7	7	7	40·70	
22	7	7	7	39·73	
23	7	7	7	42·92	
24	7	7	7	50·28	
19	7	6	7	61·87	
20	7	6	7	77·79	
16	7	6	7	.....	69·30
16	7	6	7	17·67	
15	7	6	7	42·71	
14	7	6	7	72·63	
12	7	6	7	.....	61·45
12	7	6	7	17·21	
7	7	5	7	42·93	
8	7	5	7	73·58	
4	7	5	7	.....	64·22
4	7	5	7	28·97	
3	7	5	7	70·51	
35	6	5	7	.....	77·30
35	6	5	7	45·92	
25	6	5	7	.....	28·43
25	6	5	7	20·05	
30	6	4	7	75·99	
20	6	4	7	.....	74·00
20	6	4	7	32·22	
21	6	4	7	55·44	
15	6	4	7	.....	7·78
15	6	4	7	2·67	
14	6	4	7	34·28	
13	6	4	7	71·15	
7	6	3	7	.....	62·13
7	6	3	7	33·09	
8	6	3	7	59·06	
9	6	3	7	72·67	
3	6	3	7	.....	41·72
3	6	3	7	10·12	
2	6	3	7	15·78	
1	6	3	7	.....	61·87
12	6	3	7	32·23	
7	6	2	7	.....	35·66
18	6	2	7	56·63	
17	6	2	7	7·50	
16	6	2	7	.....	67·38
21	6	2	7	44·27	
22	6	2	7	6·06	.....
23	6	2	7	.....	66·72
26	6	2	7	53·72	
25	6	2	7	25·88	
30	6	1	7	2·77	
29	6	1	7	.....	69·86
32	6	1	7	64·67	
33	6	1	7	50·43	
34	6	1	7	40·43	
35	6	1	7	34·60	
36	6	1	7	25·56	
32	6	30	6	22·33	
33	6	30	6	16·48	
34	6	30	6	.....	51·82
2	7	30	6	51·16	
1	7	30	6	.....	36·40
12	7	30	6	41·92	
7	7	29	6	.....	41·36
18	7	29	6	38·64	
17	7	29	6	.....	40·46
20	7	29	6	44·96	
21	7	29	6	.....	68·88
28	7	29	6	.....	58·57
33	7	29	6	.....	44·06
4	8	29	6	.....	25·26
9	8	29	6	.....	1·94
16	8	29	6	74·50	
16	8	29	6	26·20	
16	8	29	6	.....	6·91
21	8	29	6	.....	25·53
28	8	29	6	.....	40·24
33	8	29	6	.....	52·33
4	9	29	6	.....	73·00
8	9	29	6	54·80	
8	9	29	6	.....	15·51
17	9	29	6	.....	34·54
20	9	29	6	.....	49·25

INTERSECTIONS consécutives des lignes de sections par la limite de la zone du chemin de fer (Colombie anglaise). Toutes les lignes de sections sont exprimées comme étant la limite d'une section au nord ou à l'est.

S.	T.	R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
29	9	29	6	.....	59·74
32	9	29	6	.....	66·13
5	10	29	6	.....	68·43
8	10	29	6	.....	66·69
17	10	29	6	.....	61·07
19	10	29	6	37·46	
19	10	29	6	.....	19·02
30	10	29	6	.....	52·86
36	10	30	6	2·67	
36	10	30	6	.....	3·06
6	11	29	6	20·70	
6	11	29	6	.....	6·15
7	11	29	6	.....	27·19
18	11	29	6	.....	53·51
24	11	30	6	3·85	
24	11	30	6	.....	1·30
25	11	30	6	.....	25·57
36	11	30	6	.....	48·16
1	12	30	6	.....	70·90
11	12	30	6	43·40	
11	12	30	6	.....	15·49
14	12	30	6	.....	40·66
23	12	30	6	.....	63·93
25	12	1	7	68·07	
25	12	1	7	.....	18·50
36	12	1	7	.....	37·80
1	13	1	7	.....	52·79
12	13	1	7	.....	63·56
13	13	1	7	.....	70·20
24	13	1	7	.....	78·78
26	13	1	7	67·76	
26	13	1	7		9·72
35	13	1	7		17·43
2	14	1	7	.....	21·06
11	14	1	7	.....	20·63
14	14	1	7	.....	16·15
23	14	1	7	.....	11·78
26	14	1	7	.....	17·67
35	14	1	7	.....	19·47

S.	T.	R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
2	15	1	7	.....	17·38
11	15	1	7	.....	12·34
14	15	1	7	.....	3·24
23	15	1	7	58·35	
24	15	1	7	.....	71·12
25	15	1	7	.....	53·53
36	15	1	7	.....	31·19
1	16	1	7	.....	4·85
12	16	1	7	67·18	
12	16	30	6	.....	23·50
13	16	30	6	19·00	
18	16	29	6	.....	73·24
19	16	29	6	.....	36·96
30	16	29	6	8·81	
29	16	29	6	.....	76·14
32	16	29	6	.....	28·17
5	17	29	6	37·20	
4	17	29	6	.....	5·07
9	17	29	6	7·29	
10	17	29	6	.....	74·84
15	17	29	6	.....	4·95
22	17	29	6	74·94	
23	17	29	6	.....	5·56
26	17	29	6	75·11	
25	17	29	6	5·23	
30	17	28	6	.....	74·13
31	17	28	6	23·26	
32	17	28	6	.....	47·61
5	18	28	6	.....	9·34
8	18	28	6	59·96	
9	18	28	6	.....	52·90
16	18	28	6	.....	13·02
21	18	28	6	58·27	
22	18	28	6	.....	45·51
27	18	28	6	.....	1·86
34	18	28	6	.....	9·91
1	19	28	6	.....	81·11
11	19	28	6	74·05	
11	19	28	6	.....	2·89
14	19	28	6	.....	1·88
23	19	28	6	42·66	
24	19	28	6	.....	78·00
25	19	28	6	.....	74·86
36	19	28	6	.....	77·94

INTERSECTIONS consécutives des lignes de sections par la limite de la zone du chemin de fer (Colombie anglaise). Toutes les lignes de sections sont exprimées comme étant la limite au nord ou à l'est.

S.	T.	R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
1	20	28	6	.....	76·98
12	20	28	6	.....	71·94
13	20	28	6	.....	65·89
24	20	28	6	.....	60·90
25	20	28	6	.....	51·80
36	20	28	6	.....	38·54
1	21	28	6	.....	20·99
12	21	28	6	3·16	
7	21	27	6	.....	79·98
18	21	27	6	.....	53·37
19	21	27	6	.....	21·90
30	21	27	6	30·97	
29	21	27	6	.....	66·10
32	21	27	6	.....	23·82
5	22	27	6	39·52	
4	22	27	6	.....	56·21
9	22	27	6	.....	0·96
16	22	27	6	79·05	
15	22	27	6	.....	18·70
22	22	27	6	54·52	
23	22	27	6	.....	47·65
26	22	27	6	9·64	
25	22	27	6	.....	73·77
36	22	27	6	.....	12·02
5	23	26	6	.....	10 06
8	23	26	6	70·30	
9	23	26	6	.....	10·85
16	23	26	6	70·78	
15	23	26	6	0·91	
14	23	26	6	.....	80·50
23	23	26	6	20·33	
24	23	26	6	.....	51·52
25	23	26	6	47·38	
30	23	25	6	0·63	
29	23	25	6	.....	80·27
32	23	25	6	39·86	
33	23	25	6	3·22	
34	23	25	6	.....	73·64
3	24	25	6	52·38	
2	24	25	6	25·98	
1	24	25	6	.....	10·74
12	24	25	6	73·96	

S.	T.	R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
7	24	24	6	27·72	
8	24	24	6	.....	26·40
17	24	24	6	68·01	
16	24	24	6	33·32	
15	24	24	6	3·79	
14	24	24	6	.....	69·16
23	24	24	6	59·61	
24	24	24	6	38·16	
19	24	23	6	21·13	
20	24	23	6	8·44	
21	24	23	6	.....	0·12
28	24	23	6	80·49	
27	24	23	6	76·22	
26	24	23	6	76·08	
25	24	23	6	80·08	
19	24	22	6	.....	75·32
19	24	22	6	7·75	
20	24	22	6	17·14	
21	24	22	6	31·44	
22	24	22	6	50·14	
23	24	22	6	73·38	
13	24	22	6	.....	58·85
13	24	22	6	20·92	
18	24	21	6	53·99	
17	24	21	6	40·67	
16	24	21	6	21·68	
15	24	21	6	4·39	
14	24	21	6	.....	56·20
23	24	21	6	71·94	
24	24	21	6	62·90	
19	24	20	6	57·74	
20	24	20	6	57·09	
21	24	20	6	58·25	
22	24	20	6	63·57	
23	24	20	6	73·07	
13	24	20	6	.....	34·29
13	24	20	6	6·18	
18	24	19	6	23·75	
17	24	19	6	45·75	
16	24	19	6	72·50	
10	24	19	6	.....	57·32
10	24	19	6	23·73	
11	24	19	6	60·76	
1	24	19	6	.....	42·38
1	24	19	6	23·02	

INTERSECTIONS consécutives des lignes de sections par la limite de la zone du chemin de fer (Colombie anglaise). Toutes les lignes de sections sont exprimées comme étant la limite d'une section au nord ou à l'est.

S. T. R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
6 24 18	6	72·07	
32 23 18	6	.....	68·22
32 23 18	6	47·63	
28 23 18	6	.....	38·41
28 23 18	6	31·18	
27 23 18	6	60·56	
26 23 18	6	80·07	
24 23 18	6	.....	79·48
24 23 18	6	23·68	
19 23 17	6	36·26	
20 23 17	6	50·70	
21 23 17	6	69·75	
22 23 17	6	73·06	
23 23 17	6	72·52	
24 23 17	6	76·14	
18 23 16	6	.....	30·85
18 23 16	6	3·43	
17 23 16	6	15·47	
16 23 16	6	31·85	
15 23 16	6	52·72	
14 23 16	6	64·18	
13 23 16	6	75·96	
18 23 15	6	.....	34·02
19 23 15	6	26·39	
20 23 15	6	.....	63·60
29 23 15	6	.....	4·75
32 23 15	6	74·14	
33 23 15	6	.....	18·83
4 24 15	6	59·26	
3 24 15	6	.....	23·23
10 24 15	6	57·83	
11 24 15	6	.....	15·65
14 24 15	6	67·04	
13 24 15	6	4·02	
18 24 14	6	.....	75·27
19 24 14	6	25·89	
20 24 14	6	.....	44·02
29 24 14	6	51·56	
28 24 14	6	3·87	
27 24 14	6	.....	73·96
34 24 14	6	27·74	
35 24 14	6	.....	48·05

S. T. R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
2 25 14	6	41·92	
1 25 14	6	.....	22·96
12 25 14	6	64·30	
7 25 13	6	13·41	
8 25 13	6	.....	57·30
17 25 13	6	49·46	
16 25 13	6	2·99	
15 25 13	6	.....	74·81
22 25 13	6	44·31	
23 25 13	6	10·57	
24 25 13	6	.....	52·48
25 25 13	6	62·39	
30 25 12	6	38·52	
29 25 12	6	18·40	
28 25 12	6	2·72	
27 25 12	6	.....	63·79
34 25 12	6	71·82	
35 25 12	6	64·62	
36 25 12	6	61·57	
31 25 11	6	62·67	
32 25 11	6	67·92	
33 25 11	6	77·09	
27 25 11	6	.....	54·67
27 25 11	6	10·02	
26 25 11	6	25·36	
25 25 11	6	46·40	
30 25 10	6	72·08	
20 25 10	6	.....	57·08
20 25 10	6	22·14	
21 25 10	6	57·91	
15 25 10	6	.....	34.77
15 25 10	6	18·59	
14 25 10	6	65·15	
12 25 10	6	.....	56·14
12 25 10	6	37·19	
7 25 9	6	71·70	
5 25 9	6	.....	43·66
5 25 9	6	11·82	
4 25 9	6	11·70	
3 25 9	6	.....	65.55
10 25 9	6	33·36	
11 25 9	6	.....	29·25
14 25 9	6	62.35	
13 25 9	6	3·45	

Département de l'Intérieur.

INTERSECTIONS consécutives des lignes de sections par la limite de la zone du chemin de fer (Colombie anglaise). Toutes les lignes de sections sont exprimées comme étant la limite d'une section au nord ou à l'est.

S. T. R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
18 25 8	6	.....	77·39
19 25 8	6	8·83	
20 25 8	6	.....	69·81
29 25 8	6	24·87	
28 25 8	6	.....	51·22
33 25 8	6	23·56	
34 25 8	6	.....	58·06
3 26 8	6	24·40	
2 26 8	6	.....	53·55
11 26 8	6	35·39	
12 26 8	6	.....	36·34
13 26 8	6	52·18	
18 26 7	6	.....	14·19
19 26 7	6	70·22	
20 26 7	6	16·21	
21 26 7	6	.....	54.20
28 26 7	6	48.66	
27 26 7	6	6·35	
26 26 7	6	.....	67.50
35 26 7	6	50·19	
36 26 7	6	18·42	
31 26 6	6	.....	26·88
6 27 6	6	78·76	
5 27 6	6	55·22	
4 27 6	6	36·27	
3 27 6	6	21·75	
2 27 6	6	11·53	
1 27 6	6	1·05	
6 27 5	6	.....	70·06
7 27 5	6	75·78	
8 27 5	6	74·17	
9 27 5	6	76·72	
3 27 5	6	.....	28·35
3 27 5	6	2·71	
2 27 5	6	13·28	
1 27 5	6	28·18	
6 27 4	6	47·50	
5 27 4	6	71·44	
33 26 4	6	.....	67·07
33 26 4	6	24·73	
34 26 4	6	58·46	
35 26 4	6	71·67	
36 26 4	6	44·04	

S. T. R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
31 26 3	6	5·85	
32 26 3	6	.....	67·10
5 27 3	6	57·13	
4 27 3	6	28 15	
3 27 3	6	4·01	
2 27 3	6	.....	65·48
11 27 3	6	64·99	
12 27 3	6	49·91	
7 27 2	6	39·15	
8 27 2	6	.....	46·95
17 27 2	6	18·00	
16 27 2	6	.....	66·28
21 27 2	6	4·13	
22 27 2	6	.....	77·18
27 27 2	6	3·05	
26 27 2	6	.....	77·71
35 27 2	6	12·68	
36 27 2	6	.....	65·04
1 28 2	6	31·26	
6 28 1	6	.....	35·41
7 28 1	6	57·73	
8 28 1	6	10·12	
9 28 1	6	.....	62·33
16 28 1	6	13·03	
15 28 1	6	.....	66·64
22 28 1	6	14·54	
23 28 1	6	.....	63·20
26 28 1	6	26·29	
25 28 1	6	.....	45·33
36 28 1	6	46·57	
34 28 29	5	.....	25·30
3 29 29	5	64 61	
2 29 29	5	16·98	
1 29 29	5	.....	69·08
12 29 29	5	.....	71·34
13 29 29	5	.....	69·54
24 29 29	5	.....	66 24
25 29 29	5	.....	59·02
36 29 29	5	.....	47·68
1 30 29	5	.....	32·36
12 30 29	5	.....	12·76
13 30 29	5	35·29	

INTERSECTIONS consécutives des lignes de sections par la limite de la zone du chemin de fer (Colombie anglaise). Toutes les lignes de sections sont exprimées comme étant la limite d'une section au nord ou à l'est.

S. T. R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
18 30 28	5	.....	69·53
19 30 28	5	.....	40·55
30 30 28	5	.....	6·69
31 30 28	5	65·47	
32 30 28	5	.....	48·14
4 31 28	5	31·47	
3 31 28	5	.....	64·03
10 31 28	5	.....	13·42
15 31 28	5	61·26	
14 31 28	5	.....	36·96
23 31 28	5	33·42	
24 31 28	5	.....	53·35
25 31 28	5	10·35	
30 31 27	5	.....	73·02
31 31 27	5	.....	2·61
6 32 27	5	77.73	
5 32 27	5	.....	5·97
8 32 27	5	74·85	
9 32 27	5	2·47	
10 32 27	5	.....	78·19
15 32 27	5	12 35	
14 32 27	5	.....	66·02
23 32 27	5	29·49	
24 32 27	5	.....	39·52
25 32 27	5	53·80	
30 32 26	5	4·62	
29 32 26	5	.....	72·78
32 32 26	5	42·24	
33 32 26	5	5·08	
34 32 26	5	.....	68·94
3 33 26	5	53·43	
2 33 26	5	26·27	
1 33 26	5	3·83	
6 33 25	5	.....	64·50
7 33 25	5	66·41	
8 33 25	5	52·85	
9 33 25	5	43·55	
10 33 25	5	38·42	
11 33 25	5	37·36	
12 33 25	5	40·25	
7 33 24	5	47·29	
8 33 24	5	58·53	
9 33 24	5	74·07	
3 33 24	5	.....	52·41
3 33 24	5	13·54	
2 33 24	5	38·11	
1 33 24	5	44·03	

S. T. R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
6 33 23	5	49·95	
5 33 23	5	60·07	
4 33 23	5	74·47	
34 32 23	5	.....	52·21
34 32 23	5	12·50	
35 32 23	5	35·52	
36 32 23	5	60·85	
31 32 22	5	79·73	
29 32 22	5	.....	77·59
29 32 22	5	22·42	
28 32 22	5	50·37	
22 32 22	5	.....	6·67
22 32 22	5	2·86	
23 32 22	5	41·26	
13 32 22	5	.....	7·86
13 32 22	5	5·00	
18 32 21	5	48·50	
8 32 21	5	.....	20·32
8 32 21	5	11·47	
9 32 21	5	60·65	
3 32 21	5	.....	51·23
3 32 21	5	37·15	
35 31 21	5	.....	24·75
35 31 21	5	20·17	
25 31 21	5	.....	12·14
25 31 21	5	9·75	
19 31 20	5	.....	2 24
19 31 20	5	1·97	
20 31 20	5	75·21	
16 31 20	5	.....	75·73
16 31 20	5	78·82	
10 31 20	5	.....	79·24
10 31 20	5	67·07	
11 31 20	5	2·83	
12 31 20	5	.....	77·28
13 31 20	5	27·11	
18 31 19	5	.....	37·91
19 31 19	5	58·44	
20 31 19	5	15·56	
21 31 19	5	.....	48·67
28 31 19	5	52·78	
27 31 19	5	7·05	
26 31 19	5	.....	67·48

Département de l'Intérieur.

COTÉ SUD.

DEPUIS LA FRONTIÈRE INTERNATIONALE JUSQU'AU SOMMET DES MONTAGNES ROCHEUSES.

INTERSECTIONS consécutives des lignes de sections par la limite de la zone du chemin de fer (Colombie anglaise). Toutes les lignes de sections sont exprimées comme étant la limite d'une section au nord ou à l'est.

S.	T.	R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
36	0	27	6	.....	34·14
1	1	27	6	55·66	
6	1	26	6	.....	10·58
7	1	26	6	72·18	
8	1	26	6	.....	1·68
17	1	26	6	79·54	
16	1	26	6	.....	5·33
21	1	26	6	75·85	
22	1	26	6	.....	17·85
27	1	26	6	58·57	
26	1	26	6	.....	38·74
35	1	26	6	23·86	
36	1	26	6	.....	66·35
1	2	26	6	4·45	
6	2	25	6	.....	68·67
7	2	25	6	55·82	
8	2	25	6	21·65	
9	2	25	6	.....	36·10
16	2	25	6	62·59	
15	2	25	6	17·30	
14	2	25	6	.....	53·85
23	2	25	6	45·84	
24	2	25	6	.....	16·72
25	2	25	6	71·15	
30	2	24	6	20·11	
29	2	24	6	.....	52·51
32	2	24	6	42·43	
33	2	24	6	.....	28·63
3	3	24	6	55·81	
2	3	24	6	.....	20·94
11	3	24	6	59·70	
12	3	24	6	.....	25·07
13	3	24	6	51·92	
18	3	23	6	.....	38·66
19	3	23	6	29·87	
20	3	23	6	.....	59·79
29	3	23	6	.....	7·08
32	3	23	6	68·79	
33	3	23	6	.....	42·06
4	4	23	6	.....	1·79
9	4	23	6	76·60	
10	4	23	6	.....	45·07
15	4	23	6	.....	11·64
22	4	23	6	49·44	
23	4	23	6	.....	63·95
26	4	23	6	.....	39·96
35	4	23	6	.....	20·44
2	5	23	6	.....	5·27
11	5	23	6	45·44	
12	5	23	6	.....	75·26
13	5	23	6	.....	68·38
24	5	23	6	.....	65·62
25	5	23	6	.....	66·89
36	5	23	6	.....	63·92
1	6	23	6	.....	53·11
12	6	23	6	.....	45·58
13	6	23	6	.....	42·29
24	6	23	6	.....	31·71
25	6	23	6	.....	11·21
36	6	23	6	29·88	.....
31	6	22	6	.....	76·40
5	7	22	6	.....	69·13
8	7	22	6	.....	61·47
17	7	22	6	.....	51·72
20	7	22	6	.....	37·55
29	7	22	6	.....	27·57
32	7	22	6	.....	21·70
5	8	22	6	.....	19·90

INTERSECTIONS consécutives des lignes de sections par la limite de la zone du chemin de fer (Colombie anglaise). Toutes les lignes de sections sont exprimées comme étant la limite au nord ou à l'est.

S. T. R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
8 8 22	6	.....	22·15
17 8 22	6	.....	28·02
20 8 22	6	.....	37·97
29 8 22	6	.....	52·08
32 8 22	6	.....	70·50
6 9 22	6	41·59	
6 9 22	6	.....	8·51
7 9 22	6	.....	15·18
18 9 22	6	.....	25·99
19 9 22	6	.....	41·00
30 9 22	6	.....	51·47
31 9 22	6	.....	59·88
6 10 22	6	.....	72·46
12 10 23	6	37·89	
12 10 23	6	.....	3·52
13 10 23	6	.....	3·17
24 10 23	6	.....	6·92
25 10 23	6	.....	14·73
36 10 23	6	.....	26·71
6 11 22	6	.....	47·25
7 11 22	6	.....	67·51
18 11 22	6	.....	75·90
24 11 23	6	5·39	.....
24 11 23	6	.....	0·51
25 11 23	6	.....	10·69
36 11 23	6	.....	23·32
1 12 23	6	.....	40·24
12 12 23	6	.....	61·54
14 12 23	6	18·39	.....
14 12 23	6	.....	6·35
23 12 23	6	.....	37·09
26 12 23	6	.....	72·97
34 12 23	6	63·89	.....
34 12 23	6	.....	33·38
3 13 23	6	.....	65·26
10 13 23	6	.....	13·78
15 13 23	6	64·26	.....
14 13 23	6	.....	33·17
23 13 23	6	33·74	.....
24 13 23	6	.....	59·90
25 13 23	6	.....	11·75
36 13 23	6	60·26	.....
31 13 22	6	.....	50·35
6 14 22	6	.....	12·90
7 14 22	6	51·08	.....
8 14 22	6	.....	62·15
17 14 22	6	.....	34·85
20 14 22	6	.....	12·30
29 14 22	6	30·69	.....
28 14 22	6	.....	75·48
33 14 22	6	.....	60·09
3 15 22	6	.....	46·72
10 15 22	6	.....	33·65
15 15 22	6	11·00	.....
14 15 22	6	.....	73·61
23 15 22	6	.....	22·05
26 15 22	6	42·82	.....
25 15 22	6	.....	57·19
36 15 22	6	.....	16·66
1 16 22	6	43·72	.....
6 16 21	6	.....	62·69
7 16 21	6	.....	32·67
18 16 21	6	.....	7·45
19 16 21	6	53·29	.....
20 16 21	6	.....	66·35
29 16 21	6	.....	43·19
32 16 21	6	.....	24·50
5 17 21	6	.....	6·05
8 17 21	6	58·93	.....
9 17 21	6	.....	65·93
16 17 21	6	.....	49·27
21 17 21	6	17·63	.....
22 17 21	6	48·70	.....
23 17 21	6	75·02	.....
13 17 21	6	.....	63·06
13 17 21	6	16·22	.....
18 17 20	6	33·49	.....
17 17 20	6	46·49	.....
16 17 20	6	73·09	.....
10 17 20	6	.....	58·58
10 17 20	6	16·50	.....
11 17 20	6	48·16	.....
12 17 20	6	76·18	.....
6 17 19	6	.....	73·94
6 17 19	6	21·72	.....
5 17 19	6	43·90	.....
4 17 19	6	61·64	.....
3 17 19	6	75·06	.....
35 16 19	6	.....	38·64
35 16 19	6	3·78	.....
36 16 19	6	8·88	.....

INTERSECTIONS consécutives des lignes de sections par la limite de la zone du chemin de fer (Colombie anglaise). Toutes les lignes de sections sont exprimées comme étant la limite au nord ou à l'est.

S.	T.	R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
31	16	18	6	12·01	.....
32	16	18	6	34·62	.....
33	16	18	6	54·31	.....
34	16	18	6	69·62	.....
26	16	18	6	.....	2·48
26	16	18	6	00·20	.....
25	16	18	6	7·12	.....
30	16	17	6	12·48	.....
29	16	17	6	14·09	.....
28	16	17	6	13·64	.....
27	16	17	6	23·82	.....
26	16	17	6	33·80	.....
25	16	17	6	50·75	.....
30	16	16	6	68·39	.....
20	16	16	6	.....	24·67
20	16	16	6	7·67	.....
21	16	16	6	19·84	.....
22	16	16	6	27·63	.....
23	16	16	6	42·22	.....
24	16	16	6	55·89	.....
19	16	15	6	65·90	.....
20	16	15	6	72·06	.....
21	16	15	6	74·12	.....
22	16	15	6	80·31	.....
14	16	15	6	.....	80·15
14	16	15	6	7·67	.....
13	16	15	6	11·40	.....
18	16	14	6	11·05	.....
17	16	14	6	6·61	.....
16	16	14	6	.....	16·15
21	16	14	6	78·54	.....
22	16	14	6	67·32	.....
23	16	14	6	51·96	.....
24	16	14	6	32·79	.....
19	16	13	6	9·10	.....
20	16	13	6	.....	53·90
29	16	13	6	61·19	.....
28	16	13	6	27·75	.....
27	16	13	6	.....	22·60
34	16	13	6	69·47	.....
35	16	13	6	30·01	.....
36	16	13	6	.....	25·46
1	17	13	6	66·74	.....
	17	12	6	17·48	.....
5	17	12	6	.....	54·97
8	17	12	6	41·80	.....
9	17	12	6	.....	26·64
16	17	12	6	63·65	.....
15	17	12	6	6·01	.....
14	17	12	6	.....	73·51
23	17	12	6	43·73	.....
13	17	12	6	.....	16·03
13	17	12	6	8·03	.....
18	17	11	6	47·03	.....
8	17	11	6	.....	0·95
8	17	11	6	0·17	.....
9	17	11	6	29·33	.....
10	17	11	6	53·76	.....
11	17	11	6	73·79	.....
1	17	11	6	.....	49·76
1	17	11	6	9·25	.....
6	17	10	6	20·95	.....
5	17	10	6	28·50	.....
4	17	10	6	32·24	.....
3	17	10	6	32·57	.....
2	17	10	6	28·82	.....
1	17	10	6	20·97	.....
6	17	9	6	8·94	.....
5	17	9	6	.....	32·44
8	17	9	6	73·73	.....
9	17	9	6	53·63	.....
10	17	9	6	28·99	.....
11	17	9	6	.....	0·55
14	17	9	6	80·47	.....
13	17	9	6	46·69	.....
18	17	8	6	7·53	.....
17	17	8	6	.....	66·92
20	17	8	6	43·43	.....
21	17	8	6	.....	11·04
28	17	8	6	74·33	.....
27	17	8	6	20·99	.....
26	17	8	6	.....	51·85
35	17	8	6	41·20	.....
36	17	8	6	.....	31·31
1	18	8	6	52·92	.....
6	18	7	6	.....	25·47
7	18	7	6	54·56	.....
8	18	7	6	.....	31·21
17	18	7	6	58·88	.....
16	18	7	6	26·45	.....
15	18	7	6	.....	22·98
22	18	7	6	69·27	.....
23	18	7	6	25·92	.....
24	18	7	6	.....	37·42
25	18	7	6	56·85	.....

INTERSECTIONS consécutives des lignes de sections par la limite de la zone du chemin de fer (Colombie anglaise). Toutes les lignes de sections sont exprimées comme étant la limite d'une section au nord ou à l'est.

S. T. R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
30 18 6	6	0·98	.....
29 18 6	6	.....	80·02
32 18 6	6	18·60	.....
33 18 6	6	.....	59·26
4 19 6	6	45·79	.....
3 19 6	6	.....	33·63
10 19 6	6	54·71	.....
11 19 6	6	4·18	.....
12 19 6	6	.....	74·93
13 19 6	6	32·02	.....
18 19 5	6	.....	37·06
19 19 5	6	51·74	.....
20 19 5	6	4 31	.....
21 19 5	6	.....	71·67
28 19 5	6	45·48	.....
27 19 5	6	0·28	.....
26 19 5	6	.....	80·64
35 19 5	6	57·77	.....
36 19 5	6	76·34	.....
30 19 4	6	.....	60·32
30 19 4	6	10·23	.....
29 19 4	6	20·44	.....
28 19 4	6	26·50	.....
27 19 4	6	28·44	.....
26 19 4	6	26·27	
25 19 4	6	20·02	
30 19 3	6	10·35	
29 19 3	6	.....	15·82
32 19 3	6	77·59	
33 19 3	6	60·67	
34 19 3	6	39·73	
35 19 3	6	14·86	
36 19 3	6	.....	35·01
1 20 3	6	68·23	
6 20 2	6	36·25	
5 20 2	6	.....	2·48
8 20 2	6	79·47	
9 20 2	6	37·45	
10 20 2	6	.....	15·11
15 20 2	6	71·38	
14 20 2	6	52·47	
13 20 2	6	51·38	
18 20 1	6	46·20	
17 20 1	6	36·88	
16 20 1	6	23·72	
15 20 1	6	6·42	
14 20 1	6	.....	55·58
23 20 1	6	65·20	
24 20 1	6	42·18	

S. T. R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
19 20 29	5	12·04	
20 20 29	5	.....	46·50
29 20 29	5	63·62	
28 20 29	5	30·43	
27 20 29	5	.....	17·22
34 20 29	5	72·41	
35 20 29	5	28·11	
36 20 29	5	.....	35·44
1 21 29	5	59·69	
6 21 28	5	26·45	
5 21 28	5	5·53	
4 21 28	5	.....	61·77
9 21 28	5	62·14	
10 21 28	5	33·53	
11 21 28	5	.....	1·44
14 21 28	5	80·40	
13 21 28	5	41·40	
18 21 27	5	.....	6·98
19 21 27	5	77·11	
20 21 27	5	26·16	
21 21 27	5	.....	43·97
28 21 27	5	48·64	
27 21 27	5	.....	21·07
34 21 27	5	62·99	
35 21 27	5	.....	11·98
2 22 27	5	70·38	
1 22 27	5	.....	12·24
12 22 27	5	68·52	
7 22 26	5	.....	22·43
18 22 26	5	53·31	
17 22 26	5	.....	41·76
20 22 26	5	21·15	
21 22 26	5	.....	68·26
28 22 26	5	.....	20·07
33 22 26	5	44·78	
34 22 26	5	.....	59·31
2 23 26	5	19·54	
1 23 26	5	.....	61·69
12 23 26	5	33·18	
7 23 25	5	.....	37·99
18 23 25	5	47·25	
17 23 25	5	.....	36·52
20 23 25	5	56·62	
21 23 25	5	18·38	
22 23 25	5	3·22	
23 23 25	5	.....	66·38
26 23 25	5	64·17	
25 23 25	5	40·08	

INTERSECTIONS consécutives des lignes de sections par la limite de la zone du chemin de fer (Colombie anglaise). Tcutes les lignes de sections sont exprimées comme étant la limite d'uhe section au nord ou à l'est.

S.	T.	R.	M.	Distance d'intersection. De la limite nord.	Distance d'intersection. De la limite est.
30	23	24	5	11·22	
29	23	24	5	.. ..	52·77
32	23	24	5	57·82	
33	23	24	5	18·50	
34	23	24	5	.....	46·42
3	24	24	5	53 83	
2	24	24	5	2·43	
1	24	24	5	... .	77·36
12	24	24	5	24·51	
7	24	23	5	.....	49·83
18	24	23	5	38·37	
17	24	23	5	75·10	
9	24	23	5	....	71·08
9	24	23	5	31·70	
10	24	23	5	63·55	
2	24	23	5	... .	32·66
2	24	23	5	9·99	
1	24	23	5	32·26	
6	24	22	5	50·34	
5	24	22	5	64·45	
4	24	22	5	74·33	
3	24	22	5	80·08	
35	23	22	5	.....	72.22
35	23	22	5	36·38	
36	23	22	5	76·03	
30	23	21	5	....	71·38
30	23	21	5	29·88	
29	23	21	5	59·13	
21	23	21	5	....	29·98
21	23	21	5	18·95	
22	23	21	5	66·06	
14	23	21	5	....	54·21
14	23	21	5	27·01	
13	23	21	5	62·98	
7	23	20	5	.....	36·74
7	23	20	5	13·26	
8	23	20	5	39·17	
9	23	20	5	60·45	
10	23	20	5	77·66	
2	23	20	5	....	65·11
2	23	20	5	14·29	
1	23	20	5	28·25	
6	23	19	5	37·95	
5	23	19	5	43·71	
4	23	19	5	45·83	
3	23	19	5	43·89	
2	23	19	5	38·00	
1	23	19	5	27·96	
6	23	18	5	13·66	
5	23	18	5	.....	19·94
8	23	18	5	75·49	
9	23	18	5	52·32	
10	23	18	5	24·41	
11	23	18	5	.....	19·70
14	23	18	5	72·01	
13	23	18	5	33·77	
18	23	17	5	.....	17·79
19	23	17	5	70·26	
20	23	17	5	19·92	
21	23	17	5	.....	51·51
28	23	17	5	43·29	
27	23	17	5	....	25·84
34	23	17	5	58·67	
35	23	17	5	.....	16·16
2	24	17	5	64·64	
1	24	17	5	.....	18·77
12	24	17	5	59·24	
7	24	16	5	... .	31·38
18	24	16	5	39·45	
17	24	16	5	.....	52·40
20	24	16	5	00·28	
21	24	16	5	.....	80·64
28	24	16	5	.....	34·24
33	24	16	5	12·68	
34	24	16	5	.....	74·77
3	25	16	5	.....	39·75
10	25	16	5	.....	9·79
15	25	16	5	50·22	
14	25	16	5	.....	65.54
23	25	16	5	.....	44·91
26	25	16	5	.....	28·58
35	25	16	5	.....	15·62
2	26	16	5	65·14	
1	26	16	5	25·23	
6	26	15	5	....	35·88
7	26	15	5	59·93	
8	26	15	5	7·63	
9	26	15	5	.....	70·29
16	26	15	5	28·54	

N° 3.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR EN CHEF DES ARPENTAGES.

OTTAWA, 24 janvier 1893.

M. E. DEVILLE,
Arpenteur général.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant des opérations, sur le terrain, dont j'ai été chargé pendant la saison dernière.

Le 23 avril 1892 vous m'avez donné instructions de me transporter dans le district d'Edmonton pour surveiller le rétablissement des bornes aux angles des anciens arpentages, la subdivision des townships probablement nécessaire de suite pour les nouveaux établissements, et aussi pour aider l'agent d'immigration en fournissant des guides aux partis de délégués ou d'immigrants pour les accompagner dans leurs recherches de terrains. MM. C. F. Miles, A. St. Cyr, James Gibbons et E. W. Hubbell, arpenteurs fédéraux, ont été nommés pour l'exécution, sur les lieux, des travaux nécessaires en rapport avec ces opérations.

Dès que j'ai eu vos instructions j'ai expédié MM. Hubbell et Gibbons à Edmonton, avec ordre de se rapporter à l'agent des terres fédérales dans cette ville, dans le but d'accompagner tout parti de délégués ou d'immigrants qui pourrait se trouver à Edmonton, attendant des guides, des informations ou de l'aide pour trouver les lignes ou les angles de sections dans les towdships où leur disparition a été rapportée.

Le 29 avril j'ai quitté Ottawa pour me rendre directement à Calgary, où j'ai été rejoint par MM. Miles et St. Cyr. Nous y avons été retenus jusqu'au matin du 5 mai, pour l'achat d'approvisionnements, de wagons, de harnais, etc., puis nous avons pris le chemin de fer pour Edmonton, où nous sommes arrivés dans la soirée du même jour.

A mon arrivée, je me suis consulté avec M. Thomas Anderson, l'agent des terres fédérales, au sujet des townships de l'ancien arpentage dont il fallait rétablir immédiatement les bornes, pour la formation des nouveaux établissements et de la nouvelle subdivision nécessaire pour permettre aux *squatters* de s'établir sur les terres non arpentées, où ils se portent en assez grand nombre dans certains districts.

D'après les informations reçues de l'agent, je me suis décidé à commencer le rétablissement des bornes dans la partie est du district (townships 55 et 56 des rangs 10 et 19, à l'ouest du 4e méridien), et à subdivisier quelques townships sur le littoral du lac des Buttes-aux-Castors, sur lesquels les nouveaux immigrants s'établissent comme *squatters*.

Nous avons été occupés à Edmonton jusqu'à l'après-dîner du 10 mai, à compléter les arrangements pour les opérations de la saison, et à l'engagement des employés nécessaires.

Alors nous nous sommes rendus, en passant par le Fort-Saskatchewan, au township 55, rang 20, à l'ouest du 4e méridien, où le rétablissement des bornes des anciens arpentages a été commencé.

Après avoir mis les différents partis à l'œuvre, je suis parti le 17 pour le lac des Buttes-aux-Castors, afin d'examiner la partie du district convenable aux établissements, et qui demandait à être subdivisée. J'ai trouvé la région qui avoisine le lac parfaitement bien adaptée aux établissements, et attirant beaucoup l'attention des nouveaux immigrants et des partis de délégués occupés à l'examen des différents districts. A l'ouest du lac, la terre convenable aux établissements n'a qu'une superficie assez limitée, consistant en une ceinture de terrains le long du lac, s'étendant jusqu'aux Buttes-aux-Castors, à trois milles de distance en arrière. Sur les côtes nord, est et sud du lac, on trouve de grandes étendues de très bonne terre pour la culture, le sol étant bon, avec abondance de bois propre au chauffage et aux clôturages, de foin et de bonne eau.

A ma première visite au lac, le 17 mai, j'ai été surpris de le trouver encore couvert de glace. Cela lui donnait une singulière apparence, vu de loin, et formait un curieux constraste avec l'herbe verte et les arbres se couvrant rapidement de feuillage qui l'environnaient. Quelques-uns des métis, qui ont vécu pendant beaucoup d'années près de ses rives, m'ont informé que la glace était beaucoup plus lente à disparaître cette année que d'habitude, et qu'ordinairement il n'en restait plus vers la fin d'avril ou à la première semaine de mai.

J'étais de retour au camp principal le 18, et le rétablissement des bornes a été continué par tous les partis jusqu'au 20, alors que j'ai détaché de ce camp MM. St. Cyr et Gibbons, que j'ai envoyés au sud du lac des Buttes-aux-Castors pour faire la subdivision des townships que j'avais examinés pendant ma visite. Je suis resté avec les partis de MM. Miles et Hubbell jusqu'au 16 juin, aidant au renouvellement des bornes des coins de sections; pendant ce temps j'ai fait de fréquents voyages au Fort Saskatchewan et à Edmonton pour y rencontrer des partis d'immigrants ou des délégués, et pour conférer avec l'agent sur des matières relatives à l'immigration et aux arpentages.

Dans la matinée du 17 juin j'ai quitté le camp du township 55, rang 20, où nous travaillions alors, et je me suis transporté à l'extrémité sud du lac des Buttes-aux-Castors, où MM. St. Cyr et Gibbons étaient engagés à subdiviser le township 50, rang 19. Je suis resté avec eux jusqu'au 24, puis j'ai retourné au Fort-Saskatchewan, où jai rencontré MM. Miles et Hubbell, et je me suis transporté avec eux au township 55, rang 22, sur la rivière aux Esturgeons. Nous nous y sommes occupés à relever les bornes des coins jusqu'au 11 juillet; j'ai retourné ensuite au Fort-Saskatchewan, où j'ai rencontré MM. St. Cyr et Gibbons, qui avaient complété la subdivision au lac des Buttes-aux-Castors. Ces messieurs ont traversé la Saskatchewan à ce point pour aller rejoindre MM. Miles et Hubbell, qui avaient transporté leur camp au township 56, rang 22, et qui étaient engagés à en relever les bornes.

J'ai été occupé au Fort-Saskatchewan jusqu'au 28 juillet, à donner de l'aide et des renseignements aux partis de délégués et d'immigrants, et à leur fournir des guides lorsqu'il en fallait. Je me ensuite ensuite rendu à Edmonton, où j'ai rencontré un nombreux parti de délégués du Michigan, pour le transport desquels j'ai pris des arrangements avec la police à cheval.

Ayant placé M. Miles à la tête des partis employés au relèvement des bornes, et arrangé un programme d'opérations pendant que je serais absent, j'ai envoyé mon attelage et mon aide à Calgary par le chemin, et quittant Edmonton, le matin du 4 août, je suis revenu par le chemin de fer à Ottawa, pour me consulter avec le sous-ministre et vous-même, au sujet de l'immigration et autres questions dans l'Alberta-Nord.

Je suis arrivé à Ottawa le 12, et repartant le 15 je suis allé directement à Calgary, où j'étais rendu le 19. J'ai été occupé là deux jours à faire l'arpentage d'une partie de la section 14, en dedans des limites de la ville, et j'ai ensuite été au sud, au creek aux Moutons, où j'ai déterminé la position du creek sur la limite est de la section 30.

Revenu à Calgary le 23, j'en repartais le 25 par le chemin de fer pour Edmonton, ayant préalablement envoyé mon attelage et mon aide par la route charretière à Innisfail, station du chemin de fer de Calgary et Edmonton, à 60 milles environ au nord de la première de ces villes, point d'où je me proposais de commencer mon voyage d'inspection des contrats de subdivision dans l'Alberta-Nord.

A Edmonton j'ai rencontré M. Miles et M. Anderson, l'agent des terres fédérales, et après consultation avec eux je retournais le 26, par voie ferrée, à Innisfail, où j'ai trouvé mon attelage et le parti d'inspection.

Depuis cette date jusqu'au 7 octobre j'ai été occupé à visiter et à inspecter les subdivisions données à l'entreprise; ces contrats étaient au nombre de huit, dans l'Alberta-Nord. Au cours de cette inspection j'ai fait environ quatre cents milles en wagon. Pendant cette période j'ai fait plusieurs voyages à Edmonton dans les intérêts de l'immigration, et pour me consulter avec M. Miles au sujet du rétablissement des bornes; et j'ai visité le lac aux Œufs, pour faire l'examen des lots à pétrole qui y avaient été jalonnés.

Je vous ai déjà fourni des rapports détaillés concernant les différents contrats de subdivision, et il m'est agréable de dire que j'ai pu faire rapport qu'à une seule exception près l'ouvrage, dans toutes ces entreprises, avait été bien et honnêtement exécuté.

Onze contrats d'arpentages de subdivision ont été donnés pendant la saison passée, couvrant en tout soixante et treize townships. La saison étant très avancée lorsque les entrepreneurs se sont mis à l'œuvre, aucun d'entre eux n'ayant été sur le terrain avant le milieu de juillet, 54 townships seulement sur ce nombre ont été subdivisés avant la fin de la saison.

J'ai soumis dernièrement un rapport attirant l'attention sur l'à propos de modifier notre système actuel d'arpentages de subdivision, de manière à permettre aux entrepreneurs de commencer leurs opérations de bonne heure dans la saison. L'importance de la question justifiera probablement une courte référence à ce sujet.

La meilleure partie de la saison pour les opérations d'arpentage, au Nord-Ouest, comprend le printemps et les premiers mois de l'été. Alors les jours sont longs, la température est régulièrement établie, les chaleurs ne sont pas trop fortes, et l'on trouve de l'eau sur beaucoup de points où elle manque complètement plus tard dans la saison.

Si un arpenteur n'est pas rendu sur le terrain avant la fin de juillet ou le commencement d'août, il a perdu la meilleure partie de la saison, et il est obligé de travailler en automne, lorsque le temps est changeant et froid, et que les journées sont courtes. Cet arrangement produit une différence sérieuse dans les profits de l'arpenteur de subdivision, et ne satisfait pas aux exigences du ministère ou du public, parce que la masse des immigrants arrive au printemps et dans les premiers mois de l'été, et ne peut se choisir des terres, dans les townships non arpentés, que tard dans la saison, lorsque la subdivision est complétée. Ce trouble ne serait pas aussi remarquable si nos arpentages de subdivision étaient en avant des exigences des établissements, mais il n'en a pas été ainsi dans les parties des territoires qui attirent aujourd'hui l'attention des immigrants.

Dans le nord des territoires les établissements s'étendent rapidement, et ils ont devancé, sur beaucoup de points, la superficie subdivisée, et le flot des immigrants du printemps prochain va sans doute étendre les limites des terres prises par les *squatters*; il résulte de ceci que lors de la subdivision des townships on trouve de ces *squatters* sur les sections impaires ou sur celles qui ne sont pas ouvertes aux inscriptions pour homesteads, et alors il y a du trouble. Dans quelques townships subdivisés pendant la dernière saison on a trouvé jusqu'à vingt de ces *squatters*.

Il n'est pas à désirer et je ne voudrais pas que nos arpentages de subdivision soient poussés bien en avant des établissements; il n'y aurait rien à gagner en le faisant, et puis quand les bornes d'arpentage sont nouvelles, elles sont beaucoup plus faciles à trouver par les colons qui cherchent des terres; mais notre système actuel de faire des arpentages après l'ouverture des établissements est sujet à beaucoup d'objections; et je suis d'avis qu'avec les informations qu'on peut obtenir touchant la direction que prennent les établissements, ces arpentages de subdivison peuvent suffisamment devancer ceux-ci, sans aucun effort ou surcroît de dépenses extraordinaires, pourvu que les contrats soient donnés assez à bonne heure pour que les arpenteurs puissent commencer leurs travaux dans la première semaine de mai.

Après avoir complété l'inspection des contrats de subdivision, je suis revenu à Edmonton, où j'ai été occupé pendant le reste de la saison à visiter les partis employés au rétablissement des bornes et à voir aux affaires de l'immigration et à d'autres matières.

Dans les journées du 14, du 15 et du 16 octobre, nous avons eu une forte tempête de neige qui a sérieusement nui à nos opérations pendant une semaine ou plus; la neige a ensuite disparu, et nos travaux ont été continués jusqu'au 2 novembre, alors les partis ont été rappelés et débandés, et les arpenteurs sont retournés chez eux. J'ai été détenu à Edmonton jusqu'au 11 novembre, pour clore les comptes et régler d'autres affaires. Je me suis ensuite rendu à Calgary, d'où, deux jours après, je suis revenu chez moi, arrivant à Ottawa le 18 novembre.

Les remarques précédentes contiennent un exposé quelque peu bref touchant l'emploi de notre temps pendant notre absence du quartier général. Je désire

maintenant les compléter par les renseignements suivants concernant les travaux exécutés et les résultats obtenus.

L'ouvrage que j'avais reçu instruction de faire était de deux classes différentes, savoir, les arpentages de subdivision et le rétablissement des bornes nécessaires, et l'assistance à donner aux autorités du département de l'immigration pour le placement des colons. Les opérations sur le terrain en rapport avec ce service ayant été de nature entièrement différente, j'ai divisé mes remarques sous deux titres, savoir, arpentages et immigration.

Arpentages.

Dès le commencement du travail concernant le rétablissement des marques des anciens arpentages, on s'est trouvé face à face avec la difficulté de retrouver les anciens coins qu'on avait prévue, à cause des nombreux feux qui avaient balayé ce district et détruit les poteaux de bois.

Les anciens arpentages que nous avions à marquer de nouveau ont été faits pendant les années 1882 et 1883, et l'apparence du pays, dans beaucoup de cas, était tellement changée par suite des feux de forêts et de prairie depuis ces années, qu'il était difficile et quelquefois même impossible de retrouver les lignes ou les coins de l'arpentage primitif.

Quelques jours d'expérience nous ont prouvé que la seule méthode à suivre était de retracer chaque ligne et de chaîner ensuite de poteau en poteau. De cette manière on a trouvé les pointes des poteaux restées en terre, après que ceux-ci eurent été brûlés, ou les restes des poteaux mêmes, dans le voisinage de la position des coins. Cette méthode équivalait en pratique à un nouveau tracé de chaque ligne, et elle a pris beaucoup de temps, dans bien des cas plus de temps même qu'il n'en faudrait pour faire un premier arpentage; mais nous nous sommes convaincus que c'était la seule méthode de déterminer la position des coins avec aucun degré de certitude, et malgré tout ce trouble et ces précautions, beaucoup de ces coins dont les bornes avaient entièrement disparu, n'ont pu être retrouvés. Vos instructions premières n'autorisant pas le rétablissement de ces coins conformément à la loi ils n'ont pas été marqués, et ils ont été rapportés sur les plans comme perdus. Plus tard, cependant, j'ai reçu l'autorisation de rétablir comme le veut la loi à ce sujet, ceux de ces coins qu'on n'avait pu retrouver, et après la réception de cette autorisation nous avons rétabli et marqué ces coins, de manière à compléter le renouvellement des bornes sur les lignes retracées. Les arpentages primitifs dans le district d'Edmonton, dont les bornes ont plus ou moins disparu, comprennent environ 87 townships. Les parties de 39 de ces townships qui seront probablement requises bientôt pour les établissements ont été marquées de nouveau pendant la saison passée, comme vous le verrez dans la cédule ci-jointe. J'envoie aussi une autre cédule indiquant les coins perdus qui ont été rétablis conformément aux dispositions de la loi.

Le reste des townships susmentionnés devra aussi être marqué de nouveau afin de perpétuer les arpentages et de retrouver les coins, et il est très à désirer que ce travail soit fait sans délai. Les poteaux placés lors des arpentages primitifs disparaissent très vite, et un autre grand feu enlèvera entièrement ces marques.

A mon arrivée à Edmonton on s'est plaint à moi que dans certaines portions du district on avait trouvé des poteaux et des buttes dont les positions ne correspondaient pas aux arpentages de subdivisions ou aux délimitations, et que les marques sur les poteaux ne pouvaient pas être comprises. Sur examen, je trouvai que ces marques étaient celles des arpentages faits en 1879, d'après l'ancien système, du 4e au 5e méridien. Ces marques étaient en bon état de conservation, et comme ni les positions ni les marques ne s'accordaient avec le système actuel, elles avait causé beaucoup d'embarras et de trouble aux guides et aux partis d'immigrants à la recherche de terrains pour les établissements. Je donnai instruction aux partis employés à marquer de nouveau les coins, d'enlever les marques de ces anciens arpentages partout où ils les trouveraient, et, en conséquence, les poteaux et les buttes ont été enlevés ou détruits sur l'espace de quarante-deux milles de ces lignes. Il serait bon à l'avenir de donner instruction aux partis d'arpenteurs travaillant dans les townships traversés par ces anciennes lignes d'arpentage, d'enlever ces marques, parce

qu'elles causent de la confusion et du trouble à ceux qui ne peuvent les comprendre, et qui tâchent de se choisir des terrains d'après les marques trouvées sur les poteaux.

Un examen que j'ai fait au commencement de la saison m'a démontré que la subdivision des townships qui se trouvent à l'extrémité sud du lac des Buttes-aux-Castors, avec les subdivisions données à l'entreprise dans le district, suffiraient aux exigences immédiates créées par les nouveaux établissements. Nous avons, en conséquence, employé toute notre énergie à marquer de nouveau les coins dans les townships où les colons se portent actuellement.

Le flot des nouveaux colons a été beaucoup plus considérable qu'on ne s'y attendait, les arpentages de subdivision faits n'excèdent pas la demande pour les établissements de la saison, et des arpentages de subdivision considérables sont d'une nécessité urgente pour suffire aux besoins de l'invasion probable de colons dont je parlerai plus bas. Depuis mon retour au quartier général j'ai présenté un rapport sur la présente nécessité de faire faire des arpentages de subdivision dans l'Alberta-Nord, et toute référence nouvelle à ce sujet ne serait en grande partie que des répétitions.

IMMIGRATION.

Outre les arpentages qui faisaient l'objet de vos instructions, j'étais autorisé à aidé l'agent d'immigration à Edmonton, en fournissant des guides pour accompagner les partis d'immigrants ou les délégués afin de leur indiquer les marques des anciens arpentages dans les districts visités. Ces guides ont été donnés quand on en a eu besoin; mais comme nous avons réussi de bonne heure dans la saison à rétablir les marques dans les townships où se portaient surtout les colons qui arrivaient, et que nous avons toujours devancé les établissements pendant la saison, il n'a fallu que peu de guides pour indiquer simplement les marques d'arpentages. Ayant cependant interprété mes instructions comme m'autorisant à donner toute autre assistance aux officiers d'immigration, je me suis efforcé, pendant la saison, de les aider dans cet important service par tous les moyens possibles. A mon arrivée à Edmonton, en mai, j'ai trouvé que le grand besoin était celui d'abriter les immigrants, qui commençaient à arriver en grand nombre. Il n'y avait pas de bâtisse à leur usage, les facilités en fait d'hôtels à Edmonton-Sud étaient assez limitées, et au-dessus des moyens dont pouvait disposer la majorité des nouveaux colons; puis l'ancienne ville d'Edmonton étant à une distance d'environ trois milles de la gare du chemin de fer, avec la Saskatchewan à traverser en chalan, quelques difficultés se présentaient déjà pour le logement des immigrants rendus sur les lieux.

Je suggérai de suite l'expédition de quelques grandes tentes, de Winnipeg, et leur érection près de la gare d'Edmonton, en attendant l'achèvement de la bâtisse des immigrants. Elles furent envoyées et trouvées très utiles dans cet intervalle. La bâtisse achevée on les envoya au Fort-Saskatchewan et à Wétaskiwin, où elles ont été d'un grand avantage aux immigrants, attendu que les facilités de logement à ces deux points étaient aussi très bornées.

Le flot des immigrants dans l'Alberta-Nord a été très considérable pendant la saison passée, comparativement aux années précédentes, et toutes les apparences indiquent des arrivages prochains considérables et continus, dans ce district, qui vont en faire un des plus importants districts agricoles des Territoires.

Le flot d'immigration qui s'est dirigé vers la vallée de la Saskatchewan promet de s'accroître sans interruption, et peuplera en peu d'années cette partie des Territoires. Ce mouvement des immigrants vers le nord des Territoires a causé quelque surprise parmi les gens qui ne connaissent pas le pays, et j'ai souvent entendu exprimer l'opinion qu' " il est étonnant que les colons aillent si loin au nord s'y établir et se créer des moyens d'existence comme agriculteurs."

Pour ceux qui connaissent la vallée de la Saskatchewan et la contrée environnante, ce mouvement n'a eu rien de surprenant, et quant à moi je puis dire que j'ai toujours eu une ferme confiance qu'aussitôt que cette partie des Territoires serait ouverte par un chemin de fer, l'immigration s'y porterait beaucoup. Cette opinion était fondée sur le fait que cette vallée offrait de plus grands avantages aux agriculteurs, sous le rapport du climat, du sol, de la pluie, du bois et de l'eau, que

n'en offrait aucune portion de ce continent où l'on peut se procurer des homesteads gratis. Beaucoup de ceux qui ont visité les Territoires, et les ont simplement traversés sur le chemin de fer canadien du Pacifique, sont partis sous l'impression que la plus grande partie du pays se composait de plaines ouvertes, telles qu'ils en ont vu entre Régina et Calgary, où l'agriculteur se trouve absolument à découvert, sans aucun abri naturel, et où le combustible est une question sérieuse, et que le reste de la contrée était trop au nord pour avoir aucune valeur comme région agricole.

J'ai souvent entendu exprimer cette opinion, et j'ai souvent éprouvé beaucoup de difficulté à faire comprendre à ces gens que sur une ligne parallèle au chemin du Pacifique canadien, et à peu de distance de cette ligne, il existe une vaste région offrant des avantages naturels de toutes sortes à l'immigrant. Le flot des immigrants dans cette région pendant l'année dernière est le meilleur correctif à appliquer, et dissipera bientôt cette impression erronée. Les faits et les statistiques de ce mouvement sont du ressort des officiers du ministère chargés des affaires de l'immigration, qui s'en occuperont sans doute; et tous détails de ma part ne reposeraient en grande partie que sur des on-dits, et seraient déplacés ici. Je terminerai donc mes remarques sur cette matière en disant que, pour ceux qui, comme moi, ont passé la plus grande partie de leur vie dans les territoires de l'ouest du Canada, les nombreux arrivages d'immigrants dans le cours de l'année dernière, et la brillante perspective d'un flot continu d'immigration, annoncé d'avance par le mouvement et l'intérêt qui se produisent parmi la population des Etats et des territoires de la république voisine, sont une source de satisfaction et l'accomplissement de prédictions faites avec confiance depuis des années.

J'envoie ci-joints les rapports des arpenteurs qui ont travaillé sous ma direction, et je désire ici exprimer ma satisfaction de la manière active et soigneuse avec laquelle ils ont exécuté toutes leurs instructions, et du zèle qu'ils ont tous apporté au succès des opérations de la saison.

Je désire aussi témoigner mon appréciation de l'obligeant empressement que M. Thomas Anderson, agent des terres fédérales, a toujours montré à m'aider dans l'exécution des importants travaux d'arpentage et d'immigration que nous avons en mains.

Le major A. H. Griesbach, commandant la police à cheval du Nord-Ouest au Fort-Saskatchewan, a favorisé de tout son possible les mouvements des immigrants et des délégués en leur procurant les voitures, les tentes, etc., nécessaires, et ses efforts ont été hautement appréciés par les nombreux partis de délégués qui ont visité le district.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. S. DENNIS,
Inspecteur en chef des arpentages.

CÉDULE des townships dans lesquels les coins des arpentages primitifs ont été marqués de nouveau pendant la saison de 1892.

Township.	Rang.	A l'ouest du méridien	Arpentage primitif par	Année.	Détails des coins marqués de nouveau.
55	18	4	D. Beatty	1883	Subdivision des délimitations N. et O.
56	18	4	do	1882-3	Partie de subdivision et délimitations E., O. et S.
54	19	4	G. A. Simpson	1882-3	do do E., et partie de dél. N.
55	19	4	D. Beatty	1883	do do N. et E.
56	19	4	do	1882-3	Subdivision et délimitation E. et parties de délim. N., S. et O.
54	20	4	G. A. Simpson	1883	Partie des délimitations N. et O.
55	20	4	D. Beatty	1882-3	Partie de subdiv., et délim. N. et O., avec partie de dél. S.
56	20	4	do	1882-3	do et délimit. S., avec partie de dél. E. et O.
53	21	4	G. A. Simpson	1883	do et partie de délim. N. et O.
54	21	4	do	1883	do et parties de délim. N., E. et O.
55	21	4	D. Beatty	1883	do et délimitations E., O. et S.
56	21	4	do	1882	Partie de délimitation E. et O.
52	22	4	do	1883	do N.
53	22	4	G. A Simpson	1883	Partie de subdiv. et délimit. N. et O. et part. de dél. S. et E.
54	22	4	D. Beatty	1882	do et parties de délimit. N., E. et S.
55	22	4	do	1882	do et délim. N., E. et O., et part. de délim. S.
56	22	4	do	1882	do et parties de délimitation S., E. et O.
52	23	4	W. Beatty	1882	do et partie de délimit. N.
53	23	4	G. A. Simpson	1882	Délimitation est.
55	23	4	G. A. Simpson et D. Beatty	1882-3	Subdivision et délimitations N., E. et O.
56	23	4	D. Beatty	1882	Partie de subdivision et parties de délimit. S., E. et O.
48	24	4	W. Beatty	1884	Délimitation nord.
49	24	4	do	1883	Subdivision et parties de délimit. N., E. et S.
55	24	4	D. Beatty et G. Simpson	1882-3	Partie de subdiv. et délim. N. et E., et partie de délimit. O.
56	24	4	D. Beatty	1882	do et parties de délimit. E., O. et S.
49	25	4	W. Beatty	1883	Délimitation nord.
50	25	4	D. Beatty	1883	Subdivision et délimitation N., S. et O.
55	25	4	G. A. Simpson	1882-3	Subdiv. et délimit. O. et parties de délimit. N., S. et E.
56	25	4	do	1882	do do do
57	25	4	do	1882	Partie de subdivision, et parties de délimitation S. et O.
49	26	4	D. Beatty	1883	do délimitation nord.
50	26	4	do	1883	do de subdiv., délimit. E. et parties de dél. N. et S.
54	26	4	W. Beatty	1882	Délimitation nord.
55	26	4	G. A. Simpson	1883	Subdivision et délimitation N., S., E. et O.
56	26	4	do	1883	do do do
57	26	4	do	1883	Partie de subdivision, et parties de délimit. E., O. et S.
55	27	4	do	1883	Délimitation est.
56	27	4	do	1883	do
57	27	4	do	1883	Partie de délimitation est.
55	19	4			Buttes et fosses détruites sur la 14e ligne de correction (ancien système).
55	20	4			
55	21	4			
55	22	4			
55	23	4			
54	19	4			Buttes et fosses détruits, sur les extérieurs de méridiens (ancien système).
55	18	4			
55	23	4			

J. S. DENNIS,
Inspecteur en chef des arpentages.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 24 janvier 1893.

Département de l'Intérieur.

CÉDULE des townships où les coins perdus ont été rétablis et marqués conformément aux dispositions de l'Acte des Terres Fédérales, pendant la saison de 1892.

Township.	Rang.	A l'ouest du méridien.	Arpentage primitif par	Année.	Coins rétablis et marqués.
56	18	4	D. Beatty	1882–3	Coin N.-E. de la section 10. Coin N. de la section 11, coin du ¼ de section. Coin E. de la section 14, do Coin E. de la section 17, do
56	19	4	do	1882–3	Coin N.-E. des sections 13 et 33. Coin N.-E. de la section 2. Coin N.-E. de la section 28. Coin du ¼ de section des sections 2, 11, 28, 29 et 33.
55	20	4	do	1882–3	Coin du ¼ de section sud de la section 6.
54	21	4	G. A. Simpson	1883..	Coin N.-E. des sections 26, 15, 27 et 20. Coin du ¼ de section est des sections 28 et 32. Coin du ¼ de section nord de la section 20.
55	21	4	D. Beatty	1883..	Coin N.-E. des sections 1, 13 et 20. Coins du ¼ de section est des sections 13, 6, 15 et 22.
53	22	4	G. A. Simpson	1883..	Coin N.-E. de la section 7.
55	22	4	D. Beatty	1882..	Coin N.-E. des sections 36, 11, 26 et 28. Coin du ¼ de section est des sections 36, 26, 35, 33 et 28. Coin du ¼ de section nord de la section 8.
56	22	4	do	1882..	Coin N.-E. de la section 1. Coins du ¼ de section est des sections 1 et 12.
52	23	4	W. Beatty.....	1882..	Coin du ¼ de section est de la section 30. do nord de la section 22.
55	23	4	G. A. Simpson et D. Beatty	1882–3	Coin N.-E. de la section 5. Coin du ¼ de section est de la section 14. Coin du ¼ de section N. des sections 9 et 8.
56	23	4	D. Beatty	1882..	Coin du ¼ de section N.-E de la section 22.
49	24	4	W. Beatty.....	1883..	Coin N.-E. de la section 11. Coin du ¼ de section E. de la section 32.
53	24	4	D. Beatty	1883..	Coin N.-E. de la section 36 (coin de township).
55	24	4	D. Beatty et G. A. Simpson...	1882–3	Coins du ¼ de section est des sections 25 et 35. do nord do 22 et 36.
56	24	4	D. Beatty	1882..	Coins N.-E. des sections 1 et 2. Coins du ¼ de section est des sections 1, 12, 2 et 11. Coin do nord de la section 10.
50	25	4	do	1883..	Coin N.-E. de la section 29. Coin du ¼ de section est de la section 32.
55	25	4	G. A. Simpson....	1882–3	Coins N.-E. des sections 21 et 33. Coins du ¼ de section est des sections 23 et 28. do nord do 22 et 34.
56	25	4	do	1882..	Coin du ¼ de section nord de la section 22.
56	26	4	do	1883..	Coin du ¼ de section est de la section 16.
56	27	4	do	1883..	Coin N.-E. de la section 25.

J. S. DENNIS,
Inspecteur en chef des arpentages.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 24 janvier 1893.

N° 4.

RAPPORT DE E. W. HUBBELL, A.F.

OTTAWA, 5 janvier 1893.

M. J. S. DENNIS,
Inspecteur en chef des arpentages,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant touchant le rétablissement des marques de coins d'arpentages, que j'ai fait pendant la saison passée, dans le district d'Edmonton.

A la réception de vos instructions portant la date du 25 avril, je suis parti immédiatement d'Ottawa pour Edmonton, où j'arrivais le 2 mai. Le jour suivant, accompagné de M. Gibbons, A.F., je me suis rapporté à M. Thomas Anderson, l'agent des terres fédérales, afin de m'assurer si quelque personne désirant s'établir dans les environs avait besoin de se trouver du terrain convenable. Apprenant que personne n'avait un besoin immédiat de mes services, mais que les arpentages étaient de nécessité urgente et requis sans aucun délai dans les environs du lac des Buttes-aux-Castors, je vous ai envoyé une dépêche télégraphique vous demandant de nouvelles instructions. Vous m'avez répondu de ne pas m'occuper d'autre chose que du placement des colons, jusqu'à votre arrivée le 5, ayant avec vous un équipement d'arpentage suffisant pour nos opérations de la saison.

Aussitôt que possible après votre arrivée à la date mentionnée plus haut, nous nous sommes rendus au township 55, rang 20, à l'ouest du 4e méridien, où nous avons commencé à renouveler les marques des coins, quand il était nécessaire. M. C. F. Miles et moi, avec chacun trois hommes, nous avons travaillé ensemble, car nous avons trouvé beaucoup de marques tellement oblitérées qu'il a été absolument nécessaire de faire l'arpentage à nouveau et complet de presque toutes les lignes; avec un tel ouvrage nos partis étaient trop petits pour agir séparément avec avantage. Notre travail a été grandement facilité par l'usage de la boussole d'arpenteur dont nous avons été pourvus par le département; nous avons trouvé que la déclinaison était de 26° 30′ à 27°. Dans le commencement de la saison, des pluies considérables ont quelque peu nui à la rapidité des travaux, nous ont causé beaucoup de désagréments, et ont rendu notre ouvrage excessivement fatiguant. Conformément à la pratique généralement suivie, nous avons planté à chaque coin de section et de quart de section respectivement, des poteaux de fer et de bois convenablement marqués; nous avons aussi creusé des fosses, et, dans les parties boisées, construit des monticules. Par suite des nombreux feux qui ont ravagé cette partie du pays depuis les arpentages primitifs, beaucoup des poteaux de bois qui marquaient les coins d'arpentages avaient été complètement détruits; un grand nombre de ceux qui restaient se trouvaient en dehors de la ligne déblayée à une distance s'élevant quelquefois jusqu'à trois chaînes, ce qui a nécessité un réarpentage complet et le rétablissement de nombreux coins. Nous avons aussi détruit les marques d'arpentages sur la plus grande partie de la 14e ligne de correction (ancien système) et les méridiens qui y ont rapport. Nos opérations pendant la saison ont couvert la plus grande partie de vingt-huit townships, outre beaucoup de délimitations. Comme nous avons eu à rechaîner chaque ligne, et à ouvrir de nouveau des lignes à travers des endroits fortement boisés et d'épais chablis, l'ouvrage de la saison a été dur. Nous avons eu beaucoup de trouble sur la 13e ligne de correction, à l'est du Fort-Saskatchewan, la réserve du chemin variant de rien du tout à trois chaînes et demie. Le temps étant devenu tout à fait défavorable, nous avons dû abandonner les travaux de la saison le 1er novembre.

Quant à la nature du district dans lequel nous avons opéré, je puis dire que cette région est admirablement adaptée aux fins agricoles; le sol d'alluvion variant en

épaisseur de 12 à 30 pouces, avec un bon sous-sol d'argile. Les larges étendues de terrain couvert de haute et épaisse herbe et de vignes de pois sauvages, fournissent une nourriture abondante pour les chevaux et autre bétail.

La contrée est couverte de peuplier entremêlé d'une certaine quantité d'épinette propre aux constructions ou à la fabrication de bois de sciage. Les nombreuses sources et les creeks d'eau pure et courante contribuent à faire de cette région un des meilleurs districts des Territoires du Nord-Ouest pour l'agriculture et l'élevage. On trouve de la houille en abondance en beaucoup d'endroits le long des rivières Saskatchewan et aux Esturgeons et de quelques-uns des creeks les plus importants. Je n'ai pas vu d'autres minéraux dans le voisinage de notre champ d'opérations, sauf de l'or lavé dans la Saskatchewan, où travaillaient plusieurs mineurs qui faisaient, m'a-t-on dit, de deux à cinq piastres par jour. Plusieurs lots à huile de pétrole ont été jalonnés sur les sections 25 et 26 du township 56, rang 26. Le gibier est abondant; les perdrix, les poules de prairie, les lièvres, les oies, les grues et les canards existent en abondance; on voit aussi des ours noirs de temps à autre.

Les nombreux colons placés pendant notre saison d'opérations, et l'affluence des délégués des Etats-Unis et de l'Ontario qui s'en retournaient rarement sans prendre des homesteads ou sans acheter de la terre, prouve mieux que tout ce que je pourrais dire la valeur de ce district comme nouveau champ ouvert à l'immigration.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. W. HUBBELL.

Arpenteur fédéral.

N° 5.

RAPPORT DE C. F. MILES, ARPENTEUR FÉDÉRAL.

TORONTO, 31 décembre 1892.

M. J. S. DENNIS,
Inspecteur en chef des arpentages,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le 21 avril dernier j'ai reçu avis de l'arpenteur général que j'avais été nommé pour rétablir les marques d'arpentage dans le district d'Edmonton; je me suis rapporté à vous en conséquence à Calgary le 4 mai. Nous nous sommes rendus ensemble à Edmonton le jour suivant, et après avoir organisé et équipé nos partis nous avons quitté Edmonton le 11, passant au Fort-Saskatchewan le même jour, et suivant ensuite la route Victoria jusque près du point où elle s'éloigne de la route du lac des Buttes-aux-Castors. Nous avons campé sur la section 35, et commencé à travailler le jour suivant.

Au début de notre travail de renouvellement des marques, nous avons commencé par chercher les anciennes lignes, mais nous avons bientôt reconnu que pour accélérer l'ouvrage il était nécessaire de chaîner toutes les lignes, afin de trouver les poteaux qui, en beaucoup de cas, avaient été placés en dehors des lignes tracées. Plus fréquemment les poteaux avaient été détruits par le feu, qui n'en a laissé que la pointe dans le sol, le poteau étant consumé à ras de terre. Tandis que certains endroits que nous avons parcourus étaient certainement boisés quand les townships ont été primitivement arpentés, et que les coins étaient marqués par un poteau de bois seulement, conformément aux directions données dans la première édition du manuel des arpentages (*Manual of Survey*), dans d'autres cas encore, des poteaux de bois seulement avaient été plantés, sans monticules ou fosses, où il est évident que le terrain était en prairie lors de ces arpentages. Dans les townships boisés nous avons fréquemment trouvé des demi-milles non arpentés, entre deux poteaux, ce qui a causé un certain délai dans nos arrangements. La plus grande partie de la région que nous avons traversée est admirablement adaptée aux établissements, le sol consistant en une terre d'alluvion noire avec sous-sol d'argile. Nous avons rencontré beaucoup de colons qui, en général, faisaient beaucoup de louanges de leurs sections respectives. Bien que l'eau de surface soit assez rare, on peut s'en procurer de très bonne sans avoir à creuser des puits bien profonds. Les routes sur lesquelles nous avons voyagé dans le cours de nos opérations sont assez passables à l'heure qu'il est, mais s'il survenait un cycle de saisons pluvieuses, elles auraient besoin d'améliorations considérables. Je veux parler plus particulièrement de cette partie de la route Victoria, à l'est de Saskatchewan, où il sera nécessaire de jeter un pont sur le creek des Buttes-aux-Castors; mais ce pont coûtera comparativement peu. Nons avons rencontré de belles prairies dans presque tous les townships que nous avons examinés, l'herbe croissant souvent à une hauteur de six ou sept pieds, et formant un fourrage très nutritif pour toute sorte de bétail. De nombreuses sources surgissent des flancs des buttes aux Castors, fournissant un bon approvisionnement d'eau à beaucoup de colons. On trouve du bon bois, surtout de l'épinette, dans beaucoup de townships aboutissant aux rivières Saskatchewan et aux Esturgeons, ainsi que vers l'est à partir des lacs aux Œufs.

Nous avons eu occasion de rétablir plusieurs coins oblitérés; entre autres un coin de township, celui du coin nord-est du township 55, rang 22, à l'ouest du 4e méridien. Nous avons suivi nos instructions, mais je suis porté à penser que, dans ce cas, le coin que nous avons établi se trouve à environ une chaîne au sud du coin primitif. Il y avait un surplus dans la longueur, des deux sections et demie que nous avons mesurées le long de la limite est des deux townships; le surplus était également distribué, tandis que, jugeant d'après la longueur des sections dans le township

au sud-ouest, nous avons conclu que le surplus aurait dû être laissé aux sections du township au sud-est, afin de les conformer aux sections situées à l'ouest. Pour les délimitations de townships qui ont été arpentés conformément au manuel, nos procédés auraient été exacts, mais là où ces déliminations ont été arpentées d'après nul principe particulier, un nouveau coin est sujet à être considérablement éloigné du vieux. N'ayant pas en mains mes notes d'arpentage, j'écris aujourd'hui presque entièrement de mémoire.

Dans les townships fortement boisés nous avons généralement arrêté le rétablissement des marques, dès que je me suis convaincu que ces sections ne seraient pas requises pour établissements immédiats; toutefois, si le département se propose de marquer de nouveau les townships qui entrent dans les buttes aux Castors, ceux situés à l'est et au nord des lacs aux Œufs, et quelques autres, le plus tôt l'ouvrage sera fait le moins il sera coûteux. Lorsque le bois est vert les lignes sont aisément tracées, et les poteaux sont facilement découverts, mais quand une fois le feu a balayé un township boisé, les coins marqués d'après l'ancienne méthode sont aisément oblitérés.

Comme d'habitude dans ce district, la neige a commencé à tomber au milieu d'octobre. Elle continua, par intervalles, pendant trois jours ; il y avait toute apparence que la saison d'arpentage était terminée ; cependant, à notre grande satisfaction, cette neige a disparu, et nous avons pu continuer nos travaux jusqu'à la fin du mois ; alors nous avons levé notre camp pour notre voyage de retour. Je vous ai rencontré au Fort-Saskatchewan, et je suis retourné avec tout l'équipement à Edmonton, d'où, après avoir clos les comptes et aidé à disposer de mon équipement, je me suis mis en route pour chez moi, où, après un délai de vingt-quatre heures, causé par la rupture d'un chevalet (*trestle*), je suis arrivé le 13 de novembre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. F. MILES,

Arpenteur fédéral.

N° 6.

RAPPORT DE J. GIBBONS, A.F.

RENFREW, 16 janvier 1893.

M. J. S. DENNIS,
Inspecteur en chef des arpentages,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant concernant mon travail de l'été dernier touchant le rétablissement des marques d'arpentage dans le district d'Edmonton. A la réception de vos instructions, le 25 avril, je quittai Ottawa pour aller de suite à Edmonton, *via* Calgary, et arrivé là je me rapportai à l'agent des terres fédérales, pour enseigner à tout colon ayant besoin d'assistance dans quelle section, township ou rang se trouvaient les terrains qu'il avait choisis. Personne ne réclamant mes services sous ce rapport, il ne me restait rien autre chose à faire qu'à attendre votre arrivée de Calgary avec les hommes et l'équipement nécessaires à nos opérations de l'été.

Dès l'arrivée de l'équipement nous dressâmes notre camp. M. St.-Cyr, A.F., et moi, ayant été désignés pour travailler ensemble, nous reçûmes chacun le nombre d'hommes qu'il nous fallait.

Nous partîmes de suite par le chemin qui longe la rive sud de la Saskatchewan, pour le township 55, rang 20, et nous commençâmes notre travail de renouvellement des marques des coins dans la partie nord du township, qui est comparativement ouverte et propre aux établissements. Ces terres sont d'un accès facile, la route du Fort-Saskatchewan à Victoria longeant l'extrémité-nord du township; la partie sud s'étend jusque dans les buttes aux Castors, où les terres sont onduleuses et boisées; nous n'avons pas replacé de marques dans cette portion, parce que nous avons pensé qu'elles ne seraient pas requises pour les établissements avant un certain temps. Ces terrains étaient autrefois couverts de peupliers de haute taille, mais les feux les ont balayés, ne laissant derrière eux que des brûlés et des troncs d'arbres abattus par le vent, variés ici et là par des petits bouquets d'arbres verts, de grande valeur comme bois de construction.

Le sol dans ce township est de bonne classe pour la culture, consistant en une bonne terre noire argileuse, ou argilo-sableuse, avec sous-sol d'argile : il est bien arrosé par des creeks alimentés par de nombreuses sources. Nous nous sommes ensuite transportés au township 55, rang 18, dont la partie sud-ouest est ouverte et bien adaptée à l'élevage. Le creek des Buttes-aux-Castors en traverse le coin. Ces terres sont accessibles au moyen du chemin de Battleford. Une élévation boisée court du coin sud-est au coin nord-ouest, et on peu en tirer un abondant approvisionnement de bois de chauffage et de construction. La portion nord-est du township est passablement ouverte; on peut s'y rendre par la route de Fort-Saskatchewan et Victoria.

Les coins de ce township ont tous été remarqués, excepté les coins nord-est des sections 2, 14 et 27, qui sont perdus. Le sol se compose d'une bonne terre noire, avec sous-sol d'argile.

Après cela vous nous avez donné instruction de nous transporter dans le district du lac des Buttes-aux-Castors et d'établir la délimitation des townships 51 et 52, et la 13e ligne de correction entre les townships 50 et 51, rang 19, puis de subdiviser ces deux derniers townships, ainsi que le township fractionnaire 51, rang 18, tous touchant à la rive occidentale du lac des Buttes-aux-Castors. Une inspection de la contrée bordant la délimitation des dits townships nous démontra qu'il était impossible de pousser nos wagons à une distance raisonnable de notre travail, et qu'il nous faudrait transporter notre équipement à dos si nous voulions travailler là. Comme d'autres ouvrages étaient pressants, nous nous décidâmes à abandonner le projet pour le moment, et à attendre vos instructions.

Nous nous occupâmes de suite à subdiviser le township fractionnaire 51, rang 18, et à faire le relevé de la partie des buttes aux Castors qui se trouve dans ses limites. Il y a dans ce township un bon nombre de *squatters* qui ont déjà fait des travaux considérables; plusieurs ont de nombreux troupeaux de bêtes à cornes et de chevaux, ainsi que de bonnes étendues de terre en culture sur lesquelles les récoltes poussaient saines et vigoureuses. Des déclarations légales ont été obtenues d'eux, excepté de quelques-uns alors absents temporairement. Le township est composé en grande partie de prairie ouverte, avec quelques bouquets de saule et de peuplier dans le coin nord-ouest. Le sol est une terre noire devenant quelque peu sablonneuse sur le haut coteau qui existe vers le sud; le sous-sol est d'argile. Il est bien arrosé par quatre creeks ayant leur source dans les buttes aux Castors, dont les eaux fourmillent de poisson, surtout des carpes, que les sauvages et les métis pêchent et font fumer. C'est une industrie importante pour eux; ils le préparent en le faisant sécher au soleil et en l'exposant ensuite à la fumée. Ce poisson est très propre à être substitué au lard fumé (*bacon*), et nous nous en sommes servis en plusieurs occasions quand le lard nous a manqué.

Le lac des Buttes-aux-Castors est une belle nappe d'eau d'un peu plus de six milles de largeur et de douze milles de longueur; sur sa surface on voit s'ébattre de de nombreux oiseaux aquatiques. Les terrains du voisinage sont rapidement pris. Les colons ont déjà une école et un bureau de poste; ils peuvent se procurer en abondance du bois de construction et du foin dans les collines qui viennent presque aboutir à la rive occidentale du lac. La limite nord du township 50, rang 19, et le coin nord ouest du même township ont été marqués de nouveau, suivant vos instructions, ce qui nous a épargné l'embarras de tirer la ligne de délimitation de douze milles en partant du nord. Ce township a été subdivisé entièrement, à l'exception des sections 28, 29, 30, 31, 32 et 33. La partie ouest du township est onduleuse et boisée de peuplier et de saule; on y trouve quelques belles sources donnant de bonne eau. La partie orientale est plane et offre de belles ouvertures ressemblant à des parcs, mais quelque peu sèches, car il n'y a pas d'eau courante. Le sol dans cette partie est d'une fertilité qui ne peut être surpassée: il est formé d'une très bonne terre noire avec sous-sol d'argile, se changeant en une riche terre forte et argileuse dans la contrée onduleuse qui se développe vers l'ouest. Le township est d'un accès facile, parce que la route conduisant à la rivière Bataille passe à travers sa portion centrale. Les sections 1, 2, 3, 10, 11, 12, 13, 24, 25 et 36 du township 51, rang 19, ont été subdivisées. La plus grande partie de la portion ouest étant très accidentée et boisée, elle a été considérée comme ne demandant pas une subdivision immédiate. Il y a ici plusieurs *squatters*, tous établis dans les sections arpentées. Le township est bien arrosé par des creeks dont la source est dans les collines, et c'est une région de première classe pour l'élevage et pour la culture mixte. Le sol est en général une terre noire, avec sous-sol d'argile. De là nous nous dirigeâmes, en passant par Fort-Saskatchewan, vers le township 56, rang 22, où nous trouvâmes le camp de M. Miles, A.F. Ce township, dans la partie que nous avons parcourue, est passablement ouvert; mais suivant toutes les apparences il doit être fortement boisé au nord et à l'ouest. La rivière aux Esturgeons est un beau cours d'eau courante qui le traverse, se dirigeant d'abord au nord-est puis au sud-est, et formant ainsi un triangle dans la portion sud-est du township. Les coins de cette portion ont été marqués de nouveau (il s'y trouve déjà quelques colons), de même que les sections 6, 7, 23 et 24 au nord de la rivière. Le sol des terres bordant la rivière est léger et friable; c'est une terre noire sableuse, devenant presque du sable pur en quelques endroits, mais beaucoup plus forte à distance de la rivière. Le township 55, rang 23, a été entièrement marqué de nouveau. Il est ouvert, pratiquement parlant, et produit assez de foin et de bois pour les besoins immédiats des colons. Il s'y trouve de grandes prairies de foin dans la portion ouest, et de nombreux bouquets de peuplier dans l'est. Il y a déjà eu un flot d'immigration considérable de colons dans ce township, qui jouit de l'avantage exceptionnel de posséder dans ses limites un moulin à farine, une scierie, une fabrique de fromage, et une autre pour le beurre. La rivière aux Esturgeons en traverse l'angle nord-ouest, coupant les sections 30, 31 et 32. Sol composé d'une terre noire forte et argileuse, avec sous-sol d'argile. Nous retournâmes (en repassant par la contrée

que nous avions déjà marquée de nouveau) vers l'est pour établir le coin nord-est du township 55, rang 22, et plusieurs autres coins perdus. Après avoir déterminé ces coins perdus, nous retournâmes vers l'ouest, au township 55, rang 24, en suivant la limite sud du township. La portion sud, le long de la rivière aux Esturgeons qui la traverse en se dirigeant vers le nord-est, est un district établi comparativement depuis longtemps, et là on peut voir la preuve de la fertilité du sol en jetant les yeux sur le beau grain qui s'incline sous le souffle du vent, ce qui proclame hautement qu'avec de la persévérance et de l'industrie le colon énergique est sûr de réussir, en dépit de certaines conditions climatériques défavorables qui peuvent parfois se rencontrer. Nous n'avons pas rétabli de marques dans cette partie du township, mais nous avons poussé plus haut vers les deux rangs de section du nord, où nous avons rétabli les marques des coins là où nous l'avons cru nécessaire. La partie nord-est, pratiquement parlant, est toute boisée, sauf quelques sections vers l'ouest. Il y a beaucoup de bourbier et de prairies à foin marécageuses, et je n'ai rencontré nulle part de vesces et de vignes à pois aussi luxuriantes que dans quelques-unes de ces éclaircies, ce qui prouve indubitablement la fertilité du sol. Le township est bien arrosé par de nombreux creeks qui se jettent dans la rivière aux Esturgeons. Il y a une école, un bureau de poste, une église et un magasin vers la limite sud. Le township 56, rang 24, est, pratiquement parlant, entièrement boisé : les deux rangées de sections du sud ont été marquées de nouveau. La portion orientale de ces sections est ouverte et déjà occupée ; à l'ouest on trouve des marécages où croît l'épinette, essence très convenable à la fabrication du bois de construction. Le sol est une terre noire et forte avec un sous-sol d'argile. Cette partie est aussi bien arrosée par des ruisseaux d'eau courante.

Le township 56, rang 25, a été entièrement marqué de nouveau, sauf les coins nord-est des sections 2, 35 et 36. Le Petit lac aux Œufs, qui n'est qu'un vaste bourbier, occupe une partie des sections 14, 15, 22, 23, 26 et 27, et l'extrémité sud du lac aux Œufs, couvre une partie des sections 31, 32 et 33. La contrée au nord de ces lacs est fortement couverte de peupliers, d'épinette et d'autre bois marchand ; la terre ici est quelque peu humide. Les portions sud et ouest sont ouvertes et propres aux établissements ; il y a déjà de nombreux colons d'établis ici. Ils ont une église de mission et une école dans les limites du township.

Township 57, rang 25.—Le lac aux Œufs occupe les sections 5, 6, 7 et 8 ; le reste du township est boisé, et de grandes prairies à foin marécageuses bordent les rives du lac. Nous avons replacé les marques de coin dans les sections 3, 4, 9, 10 et 15, qui sont dans le voisinage du lac. Le township 57, rang 26, est bien boisé. Nous avons renouvelé les marques dans une partie de la portion sud-est du township, savoir : les sections 1, 2, 10, 11, 12, 13 et 24. Les townships 56, rang 26, et 55, rangs 26 et 25, ont tous été marqués de nouveau. Ces townships sont ouverts, mais on y trouve de nombreux bouquets de peuplier et de saule. Le sol partout est une terre noire avec sous-sol d'argile ; le foin est abondant et de bonne qualité. Beaucoup de colons ont pris des terrains dans ces townships.

Après avoir terminé nos travaux dans cette section du pays, nous sommes allés à Edmonton, *via* Saint-Albert, d'où, après avoir renouvelé nos provisions, nous nous transportâmes au township 50, rang 25, par la route du lac aux Tourtes.

Il y a beaucoup de bois dans ce township, le sol est de première classe et bien adapté à une culture générale. Ce sera un bon site pour les établissements quand on l'aura déboisé, parce que le chemin de fer de Calgary et Edmonton passe à travers le centre du township. La vieille route de Calgary et Edmonton le traverse aussi. Un beau ruisseau d'eau courante le coupe du sud au nord sur son côté occidental. Le sol dans tout le township est une forte terre noire, avec un sous-sol de glaise. Tout le township a été marqué de nouveau.

Township 50, rang 26.—La moitié est a été marquée de nouveau. Le bois était si épais dans la moitié occidentale qu'on a cru qu'il valait mieux y abandonner le rétablissement des marques. La rivière Saskatchewan traverse les sections 31, 32, 33 et 35. Le sol est de première classe ; c'est une forte terre noire, avec sous-sol d'argile. Plusieurs colons sont établis dans la portion nord-est.

Le township 49, rang 24, est légèrement onduleux dans la portion nord, avec une terre légère et sableuse et un sous-sol d'argile forte. Un long lac s'étend à tra-

vers les sections 27, 28, 31 et 32 et se continue au nord dans le township suivant. Il y a plusieurs bourbiers ou marécages donnant de bonne eau claire, et un creek de bonne eau de source court le long du méridien central. Dans sa partie sud le township est plus plan, et tant soit peu marécageux. Nous avons marqué à nouveau tout le township. Il est d'accès facile, car le chemin de fer Calgary-Edmonton passe à travers le township adjacent, à l'ouest. Nous allâmes ensuite travailler sur le township 56, rang 18. La partie sud est ouverte et on peut y arriver facilement par la route du Fort-Saskatchewan à Victoria, qui la traverse. Le terrain est élevé et le sol léger, avec sous-sol de glaise. Un large bourbier ou marais s'étend dans les sections 7, 18, 17, 16, 21, 28, 27, 26 et 25. Il y a plusieurs petits lacs de bonne eau dans les sections 13, 14 et 16. Tous les coins au sud du grand marais ont été marqués de nouveau, ainsi que ceux des sections 18, 19, 20 et 21 au nord du du marais. La délimitation est a été ouverte, chaînée et marquée de nouveau.

Le township 56, rang 19, a été marqué de nouveau, excepté la délimitation ouest de la section 1, au nord. La portion sud du township est une contrée ouverte, mais il se trouve une quantité considérable de bois dans la partie nord. Il y a aussi de nombreuses prairies produisant du foin de bonne qualité en abondance. Le sol est de première classe, et le township est convenable aux établissements.

Le township 56, rang 20, est boisé, sauf la rangée de sections du sud. Le sol est de première classe et est bien arrosé. Le creek des Buttes-aux-Castors le traverse en se dirigeant vers le nord-ouest, et plusieurs creeks plus petits se jettent dans celui-ci. Les sections 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 ont toutes été marquées de nouveau dans ce township. Ces trois derniers townships sont tous d'un accès facile, étant traversés par une route charretière très fréquentée qui va de Fort-Saskatchewan à Victoria.

Notre nouveau point d'opération ensuite a été dans le township 52, rang 24, dont le coin sud-est a été établi conformément à vos instructions.

Nous nous sommes ensuite transportés, en passant par Edmonton, au township 52, rang 23, où nous avons borné nos travaux à la partie ouest, qui est la plus peuplée. La portion est est boisée et quelque peu humide, à cause des nombreux bourbiers et prairies à foin qui s'y trouvent. De là vous m'avez rappelé à Edmonton, et vous avez fait cesser les opérations de la saison. Dans ce travail de rétablissement des marques, j'ai trouvé avantageux de chaîner dans tous les cas, parce que les poteaux, lorsqu'ils n'étaient pas brûlés, étaient invariablement enterrés sous une accumulation d'herbe morte ou de débris en pourriture, et dans les cas où ils avaient été brûlés il n'en restait que la pointe perdue dans le sol, et qu'on ne pouvait retrouver qu'en chaînant la ligne. Dans beaucoup de cas j'ai trouvé des quarts de sections ne présentant aucune indication qu'une ligne avait jamais été tracée originairement. Ceci nous a occasionné beaucoup de travail auquel nous ne nous attendions pas, et nous a forcé de recourir à la hache aussi fréquemment que pour le tracé d'une nouvelle ligne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. GIBBONS,

Arpenteur fédéral.

N° 7.

RAPPORT D'ARTHUR ST.-CYR, A.F.

M. J. S. Dennis,
Inspecteur en chef des arpentages,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport général suivant touchant le travail que j'ai fait pendant la saison passée. Cet ouvrage se composait de quelques arpentages de subdivision dans le township 50, rang 19, et dans les townships 51, rangs 18 et 19, ainsi que dans les rétablissements des marques dans les townships 55, rangs 18, 19 et 20, tous à l'ouest du 4e méridien, et dans d'autres townships mentionnés plus bas.

Pour retrouver les anciens poteaux dans les townships où nous avons renouvelé les marques, nous avons éprouvé plus de difficulté que nous nous y attendions. Par suite des feux qui ont ravagé cette partie du pays depuis les arpentages primitifs, la plupart des poteaux ont été brûlés, ne conservant que quelques pouces de leurs pointes dans le sol. Afin de retrouver ce qui restait de ces poteaux, il nous a fallu rechaîner chaque ligne de nouveau, et partout où la ligne originaire traversait des forêts, les arbres brûlés ou abattus par le vent encombraient le sol, de sorte que nous avons eu à nous servir fréquemment de la hache.

A tous les coins de sections reconnus, j'ai invariablement planté une petite barre de fer, marquée suivant les instructions contenues dans le nouveau manuel des arpentages.

Ce travail (le rétablissement des marques des coins dans les townships 55, rangs 18, 19 et 20) m'a occupé jusqu'au 24 mai, quand vous m'avez donné ordre d'aller au lac des Buttes-aux-Castors, et d'y commencer la subdivision d'une partie du township 50, rang 19.

Dans cet arpentage de subdivision et dans les autres opérations qui l'ont suivi, j'ai travaillé de concert avec M. J. Gibbons, A. F.

TOWNSHIP 50, RANG 19.

Ce township, à l'exception du quartier nord-ouest, c'est-à-dire des sections 20, 31, 29 et 32, a été subdivisé. Sa partie est est plane et interrompue par des bouquets de saule et de peuplier.

Les buttes aux Castors empiètent sur la partie ouest du township, et la contrée est en conséquence plus accidentée et contient beaucoup de marais en partie desséchés (*muskegs*), qui ont arrêté les progrès du feu et conservé le bois debout. Plusieurs petits creeks d'eau claire et fraîche traversent le township. Son sol est composé d'une terre noire, quelquefois mêlée de sable, d'une épaisseur moyenne de douze pouces, avec sous-sol d'argile ; il a été déclaré de première classe.

TOWNSHIP 51, RANG 18.

Ce township, à l'exception d'une zone étroite de bonne terre arable bordant sa limite ouest, se trouve dans les buttes aux Castors. Cette ceinture, d'une largeur moyenne de trois quarts de mille, se compose entièrement de prairie ouverte s'inclinant vers le lac. Le coin sud-ouest, toutefois, est couvert de saule gris et de jeunes peupliers. Le sol est très bon, et presque toute la terre a été prise, et des grands travaux d'amélioration ont été faits sur quelques-unes des sections.

Trois grands ruisseaux qui prennent leur source dans les buttes aux Castors, se jettent dans le lac des Buttes-aux-Castors, à peu de distance l'un de l'autre, après avoir traversé le township 51, rang 19, et une partie du township 51, rang 18. L'eau de ces creeks est claire et fraîche ; au mois de juin ils fourmillent de gros poissons

très appréciés des sauvages et des métis, qui les pêchent en grandes quantités et les conservent pour usage futur en les faisant fumer.

TOWNSHIP 50, RANG 19.

Les sections 2, 11, 3 et 10, ainsi que la première rangée de sections qui touche à la limite-est de ce township ont été arpentées. La contrée est variée par de beaux bouquets de jeunes peupliers et par d'épaisses broussailles. Le sol est de bonne qualité, et l'approvisionnement d'eau fraîche fournie par les trois grands creeks dont j'ai parlé plus haut et qui traversent le township de l'ouest à l'est est très bon.

Aussitôt que cet arpentage de subdivision a été complété je suis revenu à Fort-Saskatchewan, où nous avons traversé la branche nord de cette rivière et rejoint M. Miles, qui était campé sur la rivière aux Esturgeons.

La dernière partie de la saison a été employée à rétablir les marques des coins dans les townships suivants :—

Township 47, rang 24; township 50, rangs 25 et 26; township 51, rang 25; township 56, rangs 23, 24, 25 et 26; township 56, rangs 18, 19, 22, 23, 24, 25 et 26; township 57, rangs 25 et 26; tous à l'ouest du 4e méridien.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR ST.-CYR,

Arpenteur fédéral.

N° 8.

RAPPORT DE WM OGILVIE, A.T.F.

ARPENTAGES DANS LE DISTRICT DE PRINCE-ALBERT, T.N.-O.

OTTAWA, 23 janvier 1893.

M. E. DEVILLE, arpenteur général, Ottawa.

MONSIEUR,—Je soumets, pour votre information, le rapport suivant de mes opérations faites d'après vos instructions durant la campagne de 1892.

Immédiatement après avoir reçu vos instructions, je me mis en rapport avec les arpenteurs que vous aviez placés sous mon contrôle, et fis les arrangements nécessaires pour les travaux dont je devais m'occuper.

J'envoyai M. Bélanger, A.T.F., en avant avec ordre de faire les préparatifs du transport des poteaux de délimitations de sections et de townships nécessaires, de Winnipeg à Prince-Albert.

Ainsi que vous le désiriez, j'allai à Toronto pour m'occuper de certaines déterminations à l'observatoire magnétique.

Je restai trois jours à Winnipeg au lieu d'aller jusqu'à Régina, où j'aurais été retardé du même nombre de jours avant de pouvoir prendre le train pour Prince-Albert.

Pendant que j'étais à Winnipeg je m'assurai des services d'une douzaine d'hommes, et je n'aurais eu aucune difficulté à m'en procurer une centaine si j'en avais eu besoin.

Je puis dire ici que ces hommes en général ont donné satisfaction, ce qui n'a pas été le cas pour quelques-uns des hommes engagés à Prince-Albert.

Un grand nombre de ceux engagés à ce dernier endroit paraissaient avoir en vue quelque projet qu'ils désiraient réaliser avec les gages qu'ils gagnaient, et voulaient nous quitter aussitôt qu'ils avaient atteint leur but. Si on ne leur permettait pas de quitter, ils murmuraient continuellement et rendaient les autres hommes mécontents. Parfois, ils feignaient d'être malades et se rendaient en général si désagréables qu'il valait mieux les laisser partir. Pour cette raison mon bordereau de paie, au lieu de contenir environ vingt noms, en contient environ quarante.

A ce propos je désirerais faire une recommandation qui, je crois, serait avantageuse pour le service et un bienfait envers les arpenteurs à la tête de détachements. Je soumettrais respectueusement que les arpenteurs à la tête de détachements aient la faculté de choisir un bon bûcheron reconnu pour avoir de l'expérience dans le coupage de lignes à travers des pays boisés, et de lui payer plus que les gages des journaliers ordinaires : cet homme devant avoir la direction de tous les bûcherons et être responsable dans le cas où ils refuseraient de travailler où s'ils coupaient inutilement des lignes. Ni l'arpenteur ni ses aides ne peuvent faire ce service avec satisfaction, parce que la nature de leurs fonctions les tiennent à une grande distance des bûcherons, et l'arpenteur perdrait beaucoup de temps en allant et venant entre eux et son instrument. Les arpenteurs savent bien quel temps considérable l'on perd souvent parce que des bûcherons stupides font des abattages inutiles dans des vallées où la tête des arbres nuit. On pourrait dire que l'arpenteur peut choisir l'homme qu'il préfère pour conduire les bûcherons et qu'il n'y a pas lieu de faire de changement ici. C'est vrai qu'il le peut, mais mon expérence m'apprend que de bons hommes dignes de confiance ne tiennent pas à assumer la responsabilité et à encourir l'inimitié de quelques membres du parti (ce qui arriverait certainement) sans être payés pour cela. En général j'ai trouvé que des hommes qui assumaient la responsabilité de cette charge pour l'amour d'avoir une position, étaient pires qu'inutiles, soit qu'ils fussent trop paresseux pour travailler eux-mêmes, ou qu'ils fussent trop exigeants ou tyranniques envers le reste des bûcherons, détruisant l'harmonie dans le parti. Il me semble que 25 centins supplémentaires par jour donnés à un bon homme pour se charger des fonctions équivalant à celles de contremaître des bûcherons, faisant lui-même une bonne journée d'ouvrage et voyant à ce que les autres en fissent autant, serait de l'argent bien placé et serait un grand soulagement pour l'arpenteur placé à la tête du parti, parce qu'il saurait qui tenir responsable de la lenteur des progrès accomplis.

J'arrivai à Prince-Albert dans la soirée de samedi, le 7 mai, et j'y trouvai M. Bélanger. M. Bourgault, mon autre aide, me rejoignit dans la soirée du 14. Subsé-

quemment M. R. C. Laurie fut mis sous mes ordres. Il me rejoignit à Prince-Albert dans la soirée de samedi, 16 juillet.

Aussitôt que possible après mon arrivée à Prince-Albert je me mis à l'œuvre pour me procurer les chevaux et les charrettes nécessaires. Cela prit assez de temps, parce que les charrettes et les wagons étaient rares, de fait je n'ai pu m'en procurer que de seconde main, et il a même fallu les réparer plus ou moins pour les mettre en état de servir. Après quelques jours j'ai trouvé que la manière la plus satisfaisante serait de remettre ce soin à un commerçant qui me procurerait ce dont j'avais besoin, en lui fixant naturellement le maximum à payer pour les charrettes et avec l'entente que ce qu'il achèterait devait être soumis à mon approbation. Vers le 15 j'eus ce qu'il me fallait sous ce rapport; le 16 j'envoyai M. Bélanger, A.T.F., faire certaines délimitations nécessaires, avec l'intention de le suivre avec le parti de M. Bourgault et le mien une journée ou deux plus tard, ou aussitôt que j'aurais pu me procurer un cuisinier, ce que je n'avais pu encore trouver jusque-là. Pour cette raison ce ne fut que le 23 que je pus partir pour le champ de mes opérations, où j'arrivai dans la soirée du 26. Je commençai les opérations de la campagne le 28, mais de fortes pluies arrêtèrent tous les travaux jusqu'au 31, lorsque les opérations commencèrent pour de bon.

Il est convenable d'expliquer ici comment les opérations que j'ai faites n'ont pas été celles originairement prévues. Suivant mes premières instructions, je devais principalement m'occuper de renouveler les marques d'arpentage dans un grand nombre de townships déjà arpentés dans le district de Prince-Albert. Très peu de townships dans ce district sont postérieurs à 1882-83-84, et comme une grande partie des travaux avait été faite d'une manière très primitive, et que les marques de bornage laissées alors dans la majorité des cas ne répondaient plus aux besoins, elles sont naturellement très difficiles à trouver aujourd'hui, et dans certains cas impossibles. On a jugé nécessaire, dans l'intérêt de la colonisation, de marquer de nouveau la plupart de ces townships, afin que les futurs colons puissent s'établir.

On attendait un assez grand nombre de colons, et cette attente était justifiable à cause du nombre de délégués et de visiteurs dans l'intérêt de l'immigration qui ont examiné ce district et fait un rapport favorable.

Quelques heures après mon arrivée à Prince-Albert un bon nombre de délégués vinrent me trouver et me communiquèrent leurs vues au sujet du besoin qu'il y avait de nouveaux arpentages. Ils ont été unanimes à demander la subdivision de nouveaux townships dans les régions de la rivière aux Coquilles et du creek Melfort (ci-devant *Stoney Creek*), surtout dans cette dernière. Ils avaient convenu que le moindre nombre de nouveaux townships dans la localité en dernier lieu mentionnée serait douze, et quelques-uns disaient qu'il en faudrait au moins vingt pour satisfaire l'affluence qu'ils attendaient, tandis qu'à la rivière aux Coquilles on demandait de deux à six townships en sus des deux déjà entrepris.

Une assemblée de la Chambre de Commerce de Prince-Albert fut convoquée et l'on adopta une résolution approuvant ces représentations. Je vous ai transmis par le télégraphe copie de cette résolution et des demandes des délégués des immigrants, et il en est résulté que vous m'avez donné instruction de m'occuper des arpentages les plus immédiatement nécessaires aux colons, et de considérer que cette partie de mes instructions au sujet du nouveau bornage des anciens arpentages devait passer après les exigences de la colonisation.

Conformément à mes nouveaux ordres je vis les différents délégués, l'agent des terres et autres personnes dont je pensais obtenir d'utiles renseignements. Cela nécessita mon départ pour Creek-Melfort, où, comme je l'ai dit plus haut, j'envoyai M. Bélanger, A. T. F., ébaucher le contour des nouveaux townships demandés. Je partis moi-même avec M. Bourgault, A. T. F., aussitôt que mon équipement me le permit. Je me procurai des délégués des immigrants la liste des townships qu'ils voulaient faire arpenter dans l'ordre de leur urgence. Je m'en occupai aussi promptement que la nature du pays le permettait. Je trouvai bientôt qu'un bon nombre des townships qu'ils avaient choisis étaient presque tous densément boisés, et comme il n'y avait aucune utilité possible (pour le présent du moins) de les subdiviser, je fis un choix parmi ceux désignés et je ne subdivisai que ceux qui convenaient à la colonisation immédiate.

Je peux dire ici que la configuration générale du pays dans le district de Melfort-Creek est comme suit: Sol bon partout, recouvert en grande partie de bouquets de saules et de trembles. Ce dernier n'est pas d'une qualité convenable aux constructions en général, mais une grande partie fait de bonnes clôtures et en certains endroits il produit des pièces de construction passables. Une partie de ce bois a été détruit par le feu récemment, et est maintenant assez bien recouvert d'une seconde pousse de broussailles qui retardent beaucoup les progrès lorsqu'il faut couper une ligne à travers, parce que les troncs séchés de l'essence originaire sont entourés d'une seconde essence épaisse, et une chaîne ou deux sont aussi difficiles à franchir que deux fois la même distance dans les bois originaires; c'est spécialement le cas avec les saules.

Les townships suivants ont tous été subdivisés dans le district de Melfort-Creek, tous à l'ouest du 2ème méridien:—Le township 43, rang 19, et le tiers nord du township 43, rang 20; le township 44, rangs 17, 18, 19 et 20, et les townships 46, rangs 17, 18 et 19. Ces townships se ressemblent tellement qu'ils n'ont pas besoin de description spéciale, à l'exception d'une partie du township 43, rang 19, et une partie du township 44, rang 19, le premier ayant les trois quarts sud de sa surperficie couverts de bois brûlé. La surface est montagneuse, les collines étant couvertes en général de cailloux et de fragments de pierre à chaux; les creux sont généralement occupés par des lacs dont l'eau est presque partout très mauvaise; quelques-uns de ces lacs sont entourés par des prairies considérables. Un tiers environ du dernier township est couvert de bois de tremble, dont une grande partie ferait de bonnes pièces de construction et le reste un peu de bois de construction.

Chaque section du reste de ces townships est très propre à la colonisation, et soutiendrait favorablement la comparaison avec toute autre étendue de terres de même grandeur dans les territoires comme terres arables ou propres à l'élevage.

Le foin abonde sur le bord des bois qui bordent ces townships des côtés nord et sud, et dans les bois il y a une abondance de vesces et d'herbages dont les animaux se nourrissent longtemps après que les prairies sont couvertes de neige. M. Reginald Beatty, qui a vécu dans le township 44, rang 18, pendant neuf ans, a quelquefois laissé ses jeunes animaux dehors jusqu'à la fin de l'année, et il dit qu'ils ont engraissé pendant qu'ils étaient en plein air.

Au printemps, on espérait qu'au moins 400 familles s'établiraient dans la région de Melfort-Creek avant l'automne, mais cet espoir est loin de se réaliser. Cependant, ceux qui se sont établis dans la région sont très satisfaits de leur entreprise, et encouragent leurs amis à venir, de sorte que je ne doute nullement que l'an prochain verra une bien plus grande affluence que la dernière saison. Un grand nombre de ceux qui sont arrivés l'été dernier venaient du Dakota-Sud, et ils affirment que cet Etat serait presque dépeuplé si les colons avaient les moyens d'en sortir; mais une suite de mauvaises récoltes (ou de fait aucune récolte quelconque) les a complètement dépourvus de ces moyens. Un grand nombre de ceux qui sont venus avaient de grands troupeaux de bestiaux, et ils se sont déclarés bien satisfaits de leurs perspectives d'élevage, et espéraient réussir dans la culture et l'élevage. Naturellement, ils ne peuvent comme dans le pays de pâturages qui entoure Calgary laisser leurs animaux dehors tout l'hiver, bien que quelques-uns de leurs chevaux y restent; mais s'ils sont obligés de les nourrir en hiver le foin ne coûte pas cher, et ils sont certains d'avoir leurs animaux au printemps.

En août, vous m'avez informé que le rév. J. P. Paquette, de la mission catholique romaine du Lac-Marécageux (près de Carlton), avait représenté qu'il y avait un besoin urgent de nouveaux arpentages dans son voisinage, et vous m'avez prié de faire ce que je pourrais pour les colons qui s'y établissaient. En conséquence, dans les premiers jours de septembre, je détachai le parti de M. Bourgault des travaux de la région de Melfort-Creek, et je me rendis avec lui et son parti au lac Muskeg, où j'arrivai le 9. Pour répondre aux besoins des colons, je trouvai qu'il serait nécessaire d'arpenter deux townships, savoir, 46 et 47, rang 7, à l'ouest du 3e méridien. Pour cela il me fallait tracer environ 28 milles de contours de townships, qui, je le découvris bientôt, devaient passer à travers des bois et un pays très mauvais, coupé par un grand nombre de lacs et de collines. Après un certain retard pour trouver et tracer la ligne de bornage de la réserve sauvage de Petty-quaw-kyi, je mis l'arpentage du township 46 en bonne voie; je chargeai M. Bourgault de le finir,

et je revins m'occuper de faire un relevé d'une partie de la branche sud de la rivière Saskatchewan, que dans votre lettre du 19 juillet vous m'ordonniez de faire faire de manière à pouvoir déterminer la superficie des sections riveraines. Cela entraîna, outre un relevé exact de la rivière le long de ses deux rives, un tracé soigneux de toutes les lignes de sections qui l'intersectent, ainsi qu'un mesurage de ces lignes. Je chargeai M. Bélanger de ce travail, en lui donnant instruction de commencer à la ligne de bornage sud de la réserve sauvage de Muskoday, sur la rive ouest de la rivière, et de continuer en remontant vers le sud jusqu'au township 40 ; de là franchir la rivière et faire un relevé en la descendant de la même manière sur la rive est, et tout en marchant de raccorder ses travaux avec son arpentage de la rive ouest à des intervalles d'une couple de milles ou environ, par triangulation ou autrement, selon qu'il serait plus commode.

M. Bélanger compléta cet arpentage depuis la réserve de Muskoday jusqu'au township 40, sur le côté ouest, et depuis la ligne de bornage nord de l'établissement de Saint-Laurent jusqu'à la réserve de Chakastapasin sur le côté est. Voilà tout ce que la saison lui permit de faire. Dans le même temps où je mettais M. Bélanger à ce travail, je chargeais M. Laurie de marquer de nouveau une couple de fractions de townships dans lesquels les colons avaient de la difficulté à trouver les marques ; en outre, les marques de bornage des différents systèmes sur les contours n'étaient pas généralement comprises et ont dû être expliquées et clairement marquées. Je revins alors à M. Bourgault au lac Marécageux, et je trouvai qu'il venait de terminer la subdivision du township 46, rang 7, et qu'il avait commencé à tracer le méridien entre les rangs 7 et 8 depuis la 13e base sud jusqu'à la 12e ligne de correction.

La subdivision du township 46, rang 7, a été un rude travail, ayant une très rude surface et un grand nombre de lacs.

J'ai trouvé que l'arpentage du méridien mentionné plus haut serait très difficile, attendu qu'il passe à travers des bois touffus coupés de nombreux lacs et de marais profonds. Il est évident que l'hiver est le seul temps où l'on puisse faire des arpentages avec succès ici ; dans ces conditions j'ai rappelé le parti de M. Bourgault et lui donnai instruction d'inspecter un arpentage donné à l'entreprise dans la région de la rivière aux Coquilles, et ensuite de faire un relevé de cette partie de la rivière Saskatchewan-Sud en aval de la réserve de Muskoday.

Je me rendis ensuite au camp de M. Laurie et lui donnai instruction de faire une subdivision du tiers ou de la moitié nord du township 43, rang 20, à l'ouest du 2e méridien, attendu qu'il y avait là quelques colons qui désiraient connaître leur position.

Le reste de ce township est densément boisé ; une grande partie du bois a été brûlée, et une seconde croissance commence à pousser. Il y a beaucoup de petits lacs dans ce township. Il est très probable qu'une grande étendue de la partie boisée deviendra une prairie à la suite des feux d'ici à quelques années. Comme il n'y a aucune nécessité immédiate d'arpenter la partie boisée, j'ai jugé bon de la laisser de côté et je mis M. Laurie à des travaux plus urgents, lui donnant instruction de faire un relevé de cette partie de la rive droite de la rivière Saskatchewan-Sud qui se trouve entre les réserves sauvages de Chakastapasin et Muskoday.

Je me rendis ensuite à Melfort-Creek pour examiner certains endroits en vue d'un site de ville projeté dans le voisinage, et aussi quelques étendues de bois d'épinette pour faire une estimation approximative de leur valeur pour des fins d'exploitation forestière. J'ai trouvé qu'il était bien nécessaire de me renseigner sur ce point, parce qu'il se construisait une scierie dans cette région, et que les propriétaires demanderaient très probablement une coupe de bois au département.

Relativement au site de ville projeté, je dois dire que je ne vois pas la nécessité d'en choisir un dans le voisinage.

On espère que le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest passera à travers cette région, et lorsqu'il y passera il réglera la position de tous les villages et villes. Il n'y a pas d'endroit dans le voisinage qui possède des avantages naturels d'une importance suffisante pour justifier d'y choisir le site d'une ville et d'en faire un point vers lequel le chemin de fer devra se rendre. Ainsi, tous les villages et villes désignés d'avance du chemin de fer pourraient se trouver hors de sa route lorsqu'il viendra.

Lorsque j'eus terminé ces travaux je vis quelques personnes et m'occupai de certaines choses ayant rapport à des projets d'immigration. A cette époque la

rivière Saskatchewan charriait des glaces et il était impossible de la traverser avec un équipement; de sorte que je fus retenu sur ce côté de la rivière jusqu'à ce que l'hiver fut réellement commencé. Le 22 novembre une forte tempête de neige commença et se continua sans interruption pendant une semaine. Une tempête pareille était sans précédent dans la région. Elle mit promptement fin à tous les travaux de campagne. Aussitôt que possible je me rendis à Prince-Albert, où j'arrivai dans la soirée du 27. Ici je m'occupai immédiatement de rappeler tous les partis et je me préparai à les payer. La neige était si épaisse et il était si difficile de passer avec des charges que je dus louer des attelages pour aider aux partis à revenir. Le dernier des partis (celui de M. Bourgault) rentra le 6 décembre. Il était campé aux Fourches de la Saskatchewan lorsque la tempête commença. Il avait completé le relevé de la rive ouest de la branche sud de la Saskatchewan depuis le côté nord de la réserve de Muskoday jusqu'aux Fourches, et attendait que la rivière fut gelée pour la franchir et faire le relevé de l'autre côté, mais la tempête mit définitivement fin à tous travaux ultérieurs de sa part.

Après avoir congédié tous les partis, je m'occupai de certaines affaires se rapportant aux arpentages et fit des arrangements avec S. J, Donaldson pour emmagasiner l'équipement et hiverner les chevaux.

Le 15 décembre je partis pour Winnipeg, en arrêtant à Régina et Moosomin pour m'occuper de certaines affaires sur lesquelles vous aviez attiré mon attention. A Winnipeg je restai trois jours à m'occuper de certaines questions ayant rapport à l'immigration dans le district de Kinistino.

Le bois que j'ai vu et examiné comme je l'ai dit plus haut, est situé dans les townships 43, rangs 16 et 17. Il consiste en bouquets épais d'épinette rabougrie généralement petite, un très faible nombre d'arbres dépassent 15 pouces de diamètre à la souche, et très peu donneraient plus de deux pièces de seize pieds de long et de huit pouces au petit bout. La plus grande étendue que j'ai vue en un seul groupe (et M. Beatty, mon guide et mon assistant dans ces travaux, qui connaît parfaitement le pays, m'assure que c'était le plus grand groupe dans ce voisinage) ne couvrirait pas plus de deux cent quarante acres. J'ai visité plusieurs autres groupes et les examinai. M. Beatty m'informa que j'avais vu tous les groupes les plus importants, et que ceux qui restaient se trouvaient à une certaine distance à l'est de ceux que j'avais vus. J'ai compté dans un acre mesuré le nombre d'arbres qui fourniraient des pièces d'environ dix pouces de diamètre au petit bout, et j'en ai trouvé soixante et sept. Ces arbres fourniraient environ quatre-vingt-cinq pièces qui donneraient, en supposant que les pièces eussent en moyenne douze pouces au petit bout (et je crois que ce serait le maximum) et seize pieds de longueur, environ 6,400 pieds, mesure de planche; soit pour compenser pour les pièces courtes et autres éventualités, 6,000 pieds. Or, je crois qu'une estimation raisonnable de l'épinette que j'ai vue serait d'environ 400 acres au plus, qui fourniraient de deux millions et quart à deux millions et demi de pieds, mesure de planche, de bois passablement pauvre. Je crois que c'est une estimation très libérale. Cela ne donnerait qu'environ 1,600 pieds pour chaque homestead d'un quart de section dans la région de la rivière aux Carottes et de Melfort-Creek, ou environ le double de cette quantité pour la colonie de Melfort-Creek seule.

Je ne peux parler d'après une connaissance personnelle du bois dans les forêts au nord des townships arpentés. Les seuls renseignements que je possède sur le sujet m'ont été donnés par M. Beatty, qui m'informe qu'originairement il y avait de bon bois à ces endroits, mais que le feu en avait détruit la plus grande partie, et le fait graduellement mourir tout. Il me raconta qu'il y avait du bois à l'extrémité est de la zone des prairies, et l'on voit quelques épinettes dans les townships 45 et 46, rang 17; mais M. Fawcett pourra en parler d'une manière certaine, parce que c'est compris dans son exploration.

Relativement à ce sujet, je peux dire ici qu'un moulin à scies et à farine était en voie de construction sur le $\frac{1}{4}$ nord-ouest de la section 10, township 44, rang 18, sur le creek Melfort, lorsque j'y étais. L'intention était de le mettre en activité dans le mois d'avril 1893. Le pouvoir moteur est l'eau, la chute nécessaire étant obtenue au moyen d'un barrage construit en travers du creek à un endroit où la vallée est resserrée. Ce barrage a environ 75 pieds de long et aura 14 pieds de haut, ce qui donne une idée de la quantité du bois nécessaire pour sa construction.

Il est probable que le courant d'eau dans le creek ne suffira pas pour donner la force motrice nécessaire avec cette chute pendant plus de 4 ou 5 mois de l'année, et si je dois en juger d'après le courant que j'y ai vu l'été dernier, je dirais pour une période beaucoup moindre. M. Beatty m'informa que les sauvages du voisinage savent par tradition que le volume d'eau était beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui, et il paraîtrait d'après ce qu'il dit qu'ils lui ont rapporté que le volume d'eau était assez considérable il y a une couple de générations pour être appelé une rivière. Il me dit qu'ils l'appelaient dans leur langue " la rivière qui tarit ", mais il dit qu'un grand nombre d'autres cours d'eau et de lacs dans la région sont appelés du même nom par eux, parce que leur volume d'eau diminue.

En aval des Fourches, qui sont à quelques centaines de verges en amont de l'emplacement du moulin, le creek Melfort est assez large, et dans le printemps et les premiers mois de l'été il a assez d'eau pour permettre le flottage des billes de sciage ordinaires, si l'on enlevait quelques pierres à certains endroits. Cette condition est la même à travers trois townships, ou environ 18 milles à vol d'oiseau, et se continue sans doute jusqu'à son confluent avec la rivière aux Carottes. Dans le moment actuel le volume d'eau dans le creek Melfort, en amont du confluent, est beaucoup plus considérable que celui de la rivière aux Carottes. M. Beatty et ses frères, qui connaissent parfaitement la rivière aux Carottes, et qui ont passablement exploré le pays sur ses bords, m'assurèrent qu'elle était naviguable pour les bateaux à vapeur à fond plat avec roue en arrière, comme ceux qui naviguent sur la Saskatchewan depuis son embouchure jusqu'à son confluent avec la rivière au Cuir, autrefois souvent appelée "Rivière de la Peau-Pendante."

A la tête du creek Melfort il y a beaucoup de tremble qu'on peut utiliser comme bois de construction.

Au nord du lac Marécageux il y a un lot assez considérable de bois d'épinette qui donnerait du bois de construction passable, mais il n'y en a pas de très grandes étendues. Il y a actuellement dans cette région une petite scierie portative qui a déjà coupé du bois pour l'usage des colons. Dans les townships 48 et 49, rangs 6 et 7, du 3e méridien, il y a beaucoup de pin gris qui, cependant, est généralement impropre à quoi que ce soit à part le chauffage.

Deux townships, township 44, rangs 18 et 19, ne sont pas arpentés. Cet arpentage est devenu presque impératif par le fait que la position de toutes les bornes sur la 12e ligne de base à travers ces rangs a été changée par M. Klotz, A.T.F., en 1890. Il devint nécessaire de changer les délimitations des townships contigüs parce qu'il a fallu les arpenter correctement et les faire partir de la ligne de base corrigée; ainsi toutes les délimitations de ces deux tonwnships ont été changées, et il serait très difficile de raccorder, avec le moindre degré de satisfaction pour le département, pour moi, ou pour les colons, les quelques bornes originaires qu'on trouve dans les townships avec les nouvelles lignes de bornage. De fait, si j'avais adopté l'arpentage original dans ce cas, il y aurait eu des lisières de terre entre les bornes corrigées et les anciennes. De plus, on n'a pu retrouver qu'un très petit nombre de bornes de sections, pour la bonne raison que la plupart n'ont jamais été marquées.

L'arpentage s'est fait dans les mois de mars et d'avril et les poteaux furent plantés dans la neige, avec l'intention de les recouvrir d'un monticule en été; mais très peu de monticules ont été faits, et le petit nombre qui ont été élevés peuvent difficilement se distinguer d'une fourmillière ou d'une taupinière. L'œil le plus perçant et le mieux exercé serait embarassé de tracer aucune des lignes originales, même lorsqu'elles passaient à travers des bois, et ces bois sont dans le même état qu'à l'origine. On a vu des poteaux dans les bois, mais aucune trace de lignes auprès d'eux. Deux fractions de townships, 44, rang 21A, et 45A, rang 22, tous deux à l'ouest du 2e méridien, ont été marqués de nouveau avec des poteaux. M. Laurie s'acquitta de ce travail. Il retraça et suivit les anciennes lignes afin de trouver, si possible, les angles de sections originaires, ce qui est beaucoup plus ennuyeux que de faire un nouvel arpentage. Presque toutes les lignes originales de sections et de quarts de sections ont été retrouvées et marquées de nouveau. Dans un ou deux cas les largeurs des quarts de sections originales offraient des différences de 10 chaînes avec la largeur théorique.

Durant l'été de nombreux délégués d'immigration ont visité la région du creek Melfort. J'ai passé quelque temps à leur montrer le pays et à leur donner des renseignements. J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM OGILVIE, *arpenteur des terres fédérales.*

N° 9.

RAPPORT DE P. R. A. BÉLANGER, A.F.

OTTAWA, 26 janvier 1893.

M. WM OGILVIE,
Arpenteur des terres fédérales.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant de mes opérations durant la dernière campagne, pendant laquelle je me suis occupé des arpentages dans le district de Prince-Albert, sous votre direction.

Le 28 avril dernier je partis pour Prince-Albert, arrêtant ici au cours de mon voyage pour prendre de nouvelles instructions, et à Winnipeg afin de commander et expédier des barres de fer à Prince-Albert, conformément à vos instructions; j'arrivai à Prince-Albert le 3 mai, et je vous y attendis.

Le 16 mai j'étais pourvu de l'équipement nécessaire, et je recevais instruction de me rendre dans le district de Melfort-Creek, pour prolonger la 12e ligne de base à travers le rang 17, à l'ouest du 2e méridien, et subdiviser le township 44 dans ce rang.

Quatre jours après je recommençais mes travaux et je fus occupé jusqu'au 28 juin à délimiter et subdiviser ce township, ainsi qu'à arpenter la ligne de bornage ouest du township 43, rang 17, et quatre milles de la ligne de bornage ouest du township 45 dans le même rang.

Le 30 juin je vous rejoignis et reçus instruction de tracer les bornes nécessaires et de subdiviser le township 43, rang 19, à l'ouest du 2e méridien, travaillant à la subdivision de ce township de concert avec M. l'arpenteur des terres fédérales Bourgault.

Pour établir les bornes du township 43 j'ai dû arpenter de nouveau la ligne de bornage est du township 44, dans le même rang, à partir de l'angle sur la ligne de base telle que rétablie par l'arpenteur topographe Klotz.

L'arpentage que j'ai fait dans le township 43, m'occupa jusqu'au 22 juillet, lorsque je reçus instruction de monter vers le nord pour tracer les délimitations nécessaires et subdiviser les townships 45 et 46, rang 19, et le township 45, rang 20, et aussi une partie du township 46, rang 17, de concert avec M. Laurie, A.T.F.; ce travail me tint occupé jusqu'au 24 septembre.

Township 44, *rang* 17.

Le pays que j'ai traversé dans le cours de mon arpentage peut se décrire comme suit:—

L'aspect général de la contrée dans ce township est soit accidenté, soit fortement onduleux. A une certaine époque elle était toute couverte de bois, mais les feux récents ont été si violents que la moitié nord du township est maintenant en grande partie dénudée. Tout ce qui reste pour montrer l'ancienne condition de la contrée est une grande quantité d'arbres renversés et une lisière sur la ligne de bornage sud, d'environ deux milles, de beau tremble avec des bouquets d'épinette, qui pourront servir de bois de construction et pour autres fins.

Le sol est de premier et second ordre dans la moitié nord, et de second ordre dans la moitié sud, où il y a de nombreux et grands marais. On trouve de la bonne eau dans les ruisseaux et les marais.

Township 43, *rang* 17.

La seule ligne que j'aie arpentée dans ce township est celle de l'ouest, que j'ai trouvée plus ou moins boisée.

Il est difficile de classifier la qualité du sol par ce que j'ai trouvé sur cette ligne, parce que les trois premiers milles en allant vers le sud traversent la vallée marécageuse d'un ruisseau, et le dernier mille entre dans un marais d'épinette rouge. Cependant, je veux dire que la moitié ouest de ce township n'est pas propre à une colonisation immédiate.

Township 45, *rang* 17.

Je n'ai arpenté que les quatre premiers milles de la ligne ouest de ce township. Si j'en juge d'après la partie que j'ai parcourue, le sol est bon et très propre à la culture.

Township 45, *rang* 17.

La partie de ce township que j'ai arpentée (la moitié est) est une contrée légèrement ondulée, plus ou moins couverte de bois rabougri.

Le sol est bon et bien arrosé par des étangs et des ruisseaux dont l'eau est excellente.

Township 43, *rang* 19.

Le quart nord-ouest de ce township est de premier ordre; il est généralement ouvert, bien arrosé par un ruisseau et peut être colonisé de suite. Quant au reste, c'est une contrée brûlée, accidentée, plus ou moins couverte d'arbres renversés et de bouquets épais de trembles, et coupée de nombreux lacs dont l'eau est mauvaise.

Township 45, *rang* 19.

Une contrée accidentée, parsemée de bouquets d'arbres, très propre à une colonisation immédiate. Le sol est de première classe. Il est en général d'argile riche et de bonne terre sablonneuse.

On trouve de la bonne eau dans les lacs et les marais de la partie ouest, où l'on peut aussi couper de grandes quantités de foin.

Le creek Melfort et un autre ruisseau coulent à travers la moitié est.

Township 46, *rang* 19.

La qualité du sol est de premier ordre. C'est comme le township 45, une contrée parsemée de bouquets d'arbres, mais beaucoup plus ouverte sur le quart sud-est. La bonne eau abonde dans le creek Melfort, qui coupe la ligne est du township, et dans de nombreux petits lacs et marais à foin où l'on peut se procurer une grande quantité de fourrage.

Ce township est très convenable pour la culture générale et pour l'élevage des animaux.

Township 45, *rang* 20.

Une contrée légèrement ondulée, avec bouquets épais de tremble et de bois rabougri. Le sol est de terre argileuse bien arrosée par un ruisseau et quelques étangs. Il est propre à la culture en général.

Le 28 septembre, ayant transporté mon camp à la Traverse de Mack, sur la rivière Saskatchewan-Sud, je vous rencontrai et reçus instruction d'arpenter cette partie de la rivière qui se trouve entre la réserve de Muskoday et la 11e ligne de base.

Le lendemain je commençai l'arpentage de la rive gauche de la rivière à son intersection avec la ligne de bornage sud de la réserve de Muskoday et j'atteignis la 11ème ligne de base, une distance de 70 milles de relevé, le 10 novembre.

Le lendemain je reportai mon camp à la traverse de Batoche, dans l'intention de traverser sur le côté droit de la rivière, mais je trouvai le bateau-passeur pris dans la glace, et la rivière charriant tant de glace que j'ai dû renoncer à mon projet.

En même temps je vous télégraphiais pour demander des instructions, mais après avoir attendu deux jours sans avoir de réponse, je me décidai à retourner à Prince-Albert en suivant la rivière, espérant trouver quelque part un moyen de la traverser. Le midi du second jour de mon voyage, je remarquai que la glace ne descendait plus ; je plantai de suite mes tentes et j'attendis jusqu'au lendemain, lorsque nous avons pu traverser du côté droit sur le pont de glace.

Sur ce côté droit je commençai mes travaux à l'intersection de la ligne de bornage nord de l'" Etablissement de Saint-Laurent ", et je poussai l'arpentage jusqu'à la ligne sud de la réserve sauvage de Chakastapasin, distante de 23 milles, que j'ai arpentée dans une neige très épaisse, au prix de grandes fatigues et de souffrances par le froid, et je le terminai le 29 novembre. Le lendemain, je revins à Prince-Albert, où je vous rencontrai, et je congédiai mes hommes et remis mon équipement en magasin pour l'hiver.

Le 5 décembre je partis de Prince-Albert pour revenir à Ottawa, où j'arrivai quatre jours après.

Le nombre de milles que j'ai arpentés durant la campagne est de 408 milles, dont 283 milles étaient des délimitations et des subdivisions, 27 des relevés de lacs, et 98 des relevés de rivières. Il a fallu aussi faire un grand nombre de milles de chaînage pour établir la position des angles de lignes de sections intersectant le relevé des rivières.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. R. A. BÉLANGER,

Arpenteur fédéral.

N° 10.

RAPPORT DE C. E. BOURGAULT, A.T.F.

SAINT-JEAN PORT-JOLI, 16 janvier 1893.

M. WILLIAM OGILVIE,
Arpenteur fédéral,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant des arpentages que j'ai faits durant la dernière campagne.

Conformément aux instructions de l'arpenteur général, je partis de chez moi le 7 mai pour Prince-Albert, où j'arrivai le 14. Après avoir complété mon détachement et avoir acheté mes provisions, je partis pour Melfort-Creek, où vous m'avez donné instructions de subdiviser le township 45, rang 17, à l'ouest du 2e méridien. Après avoir travaillé quelques jours dans ce township, je reçus de vous instruction de vous aider à la subdivision des townships 45 et 46, rang 18, où les colons arrivaient, la terre étant dans bien des endroits prise avant que la subdivision fut complétée. Je crois que tout le township 45, rang 18, est maintenant habité. Les deux townships ci-haut mentionnés sont admirablement propres à la culture et à l'élevage, parce qu'il y a de nombreuses prairies à foin, ainsi qu'une abondance de bonne eau, et assez de bois pour les usages domestiques.

Le sol est de bonne terre noire avec sous-sol d'argile. Le creek Melfort coule à travers la partie sud-ouest du township 45, rang 18.

Le 1er juillet je me rendis avec un détachement au township 43, rang 19, où je rencontrai l'arpenteur fédéral Bélanger, qui était occupé à le subdiviser. Ayant terminé ma part d'ouvrage dans ce township je partis pour aller arpenter de nouveau et replanter les poteaux dans les townships 44, rangs 18 et 19.

Comme il a été fait un rapport sur ces deux townships lors du premier arpentage, il est inutile pour moi de faire un nouveau rapport. Ils sont passablement bien habités et les cultivateurs paraissent satisfaits du pays.

A mon avis, la région de Melfort-Creek deviendra un endroit important avant longtemps, surtout si l'on prolonge le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest jusqu'à Prince-Albert.

Un bureau de poste a été établi depuis l'été dernier, et l'on s'attend à la construction probable d'un moulin à scies et à farine.

Un grand nombre de colons semblent prospérer, et ont été bien obligeants pour les arpenteurs.

Après avoir fini ce nouvel arpentage et la pose de nouveaux poteaux dans les townships ci-dessus, je revins au township 45, rang 17, afin de continuer la subdivision commencée de bonne heure au printemps. La terre dans ce township est belle, et il y a quelques lacs et de beaux ruisseaux. Les colons y trouveront du foin pour leurs animaux, et du bois pour leurs clôtures, leur chauffage et leurs constructions. Il y a un colon sur la section 6.

Le premier septembre nous transportâmes le camp à Prince-Albert, où nous restâmes deux jours pour réparer l'équipement et acheter des provisions, puis nous partîmes pour le lac Marécageux. Le révérend Père Paquette, dont la courtoisie et l'hospitalité sont connues de tous les voyageurs qui visitent cet endroit, nous reçut avec plaisir, et nous accorda l'usage de la maison d'école pour la nuit.

Je commençai, le 14 septembre, la subdivision du township 46, rang 7, à l'ouest du 3e méridien. Ce township, qui est très accidenté et montagneux, n'est propre qu'à l'élevage. La terre est bonne et il y a un grand nombre de lacs et de marais à foin. L'herbe était verte à la fin de septembre, et au commencement d'octobre il y avait des fleurs en pleine floraison dans le jardin du révérend Père Paquette. Il y a un lac tout près, qui ne gèle jamais au dire des sauvages, de sorte qu'il est tou-

jours facile d'abreuver les animaux en hiver. J'ai vu une source d'eau chaude de huit pouces de diamètre à la tête du lac Ogilvie.

Le 10 octobre je transportai mon camp à la 13e ligne de base afin de délimiter les townships 47 et 48, rang 8, pour clore la délimitation du township 46, rang 8, sur la ligne de correction. J'ai voyagé par la route de la plaine du Serpent, et j'ai suivi la 13e ligne de base, en avançant très lentement, parce que j'étais obligé de couper une route pour les voitures. Parfois nous faisions le transport à dos de cheval, d'autres fois en canots; et souvent il paraissait impossible d'avancer avec les chevaux et les voitures, parce que nous étions arrêtés par des abattis, des saules épais, des lacs et des marais. Je crois cependant que j'aurais pu surmonter toutes les difficultés, mais j'ai dû arrêter pour examiner un arpentage donné à l'entreprise. La ligne nord du township 46, rang 7, n'est donc pas arpentée, et les immigrants attendent que la subdivision du township 47, rang 7, soit faite avant de construire leurs maisons et étables.

Après avoir terminé l'inspection je revins à Prince-Albert, où je passai le dimanche, et le lendemain je transportai mon camp à cette partie de la branche sud de la rivière Saskatchewan qui se trouve dans la réserve sauvage de Muskoday, où je commençai un relevé de la rivière.

Le temps resta couvert de nuages pendant environ une semaine, mais le 5 novembre je fis une observation de la polaire et commençai mes travaux à l'angle nord-est de la section 20, township 47, rang 24, à l'ouest du 2e méridien. Les progrès ont été lents parce que j'ai été obligé de relier mon relevé aux poteaux les plus rapprochés sur les lignes intersectant la rivière.

Le 21 novembre, le relevé de la rive gauche étant terminé, je transportai mon camp aux Fourches de la Saskatchewan. Le lendemain il commença à neiger et geler, et le froid nous fît beaucoup souffrir. La neige devint si épaisse que la nourriture des chevaux était très rare, et' la glace s'étant formée sur la rivière j'abandonnai toute idée de faire un relevé de la rive droite.

Lorsque je vous fis rapport de la chose, je reçus ordre de ramener le détachement en ville, où j'arrivai le 6 décembre.

Le 8, je partis de Prince-Albert pour retourner chez moi, où j'arrivai le 13.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. E. BOURGAULT,
Arpenteur fédéral.

N° 11.

RAPPORT DE THOS. FAWCETT, A.T.

EXPLORATION DANS LA RÉGION DE LA SASKATCHEWAN.

OTTAWA, 14 novembre 1892.

M. E. DEVILLE,
Arpenteur fédéral.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant de mon exploration de cette étendue de contrée située au nord, à partir des lacs de la Pêche et de la Plume, jusqu'à la rivière aux Carottes, et s'étendant vers l'ouest jusqu'aux terres arpentées le long de la rivière Saskatchewan ; aussi de la région de la rivière aux Coquilles, en allant vers l'ouest jusqu'à la route du lac Vert, et vers le nord jusqu'à la Grande-Rivière, dans le township 52.

Conformément aux instructions datées du 25 avril, je partis le 2 mai pour Winnipeg, où j'obtins mes provisions et mon équipement, qui furent expédiés à Yorkton. Un retard d'une semaine eut lieu à ce dernier endroit, parce qu'il n'y avait qu'un seul train direct de fret par semaine.

Pendant que j'étais à Yorkton plusieurs personnes qui étaient parties à la recherche d'endroits convenables pour s'y établir revinrent hautement enchantés du pays, et surtout des terres qu'ils avaient choisies, chacune d'elles considérant qu'elle avait trouvé quelque chose de mieux que son voisin ; ils se hâtaient pour se rendre au bureau des terres pour faire leur inscription avant qu'aucune autre les devançât. Un homme, qui était originairement venu du Michigan et qui avait essayé le Minnesota, le Dakota, l'Iowa et plusieurs autres contrées des Etats-Unis, disait être d'opinion qu'un homme qui ne pourrait trouver une terre qui lui convînt dans cette partie du Nord-Ouest devait être bien difficile à contenter. Plusieurs familles, venant d'Angleterre, qui avaient acquis des homesteads le long de la rivière du Sable-Blanc, étaient aux hangars des immigrants ; elles s'occupaient d'acheter les animaux et les instruments pour leurs travaux du printemps.

Il paraissait y avoir un désappointement général à la suite d'une rumeur que le chemin de fer ne serait pas prolongé au delà de Yorkton cette année. Les colons qui s'étaient rendus de quarante à soixante milles au delà de l'extrémité de la voie, l'an dernier, s'attendaient au prolongement cet été, espérant avoir de l'ouvrage dans leurs moments de loisir, et aussi avoir l'avantage et la commodité d'un chemin de fer beaucoup plus près d'eux.

Un train spécial qui arriva à Yorkton le 17 mai, chargé d'animaux et d'effets de colons, apporta aussi mon équipement qui manquait. Les véhicules furent rassemblés et nous partîmes pour le lac Sheho. A environ huit milles au nord-ouest de Yorkton, après avoir traversé une branche de la rivière du Sable-Blanc, la route bifurque—une branche allant vers le sud-ouest, à Sheho, et l'autre vers le nord-ouest. Je suivis cette dernière route jusqu'à la traverse de la rivière au Sable-Blanc, et j'allai ensuite environ dix milles vers le nord à travers le pays jusqu'à la route de Sheho. La contrée dans cette région est accidentée et le sol est en grande partie de bonne qualité. Le bois est un peu rare. A environ vingt-cinq milles de Yorkton nous passons la colonie polonaise, située sur un beau cours d'eau claire, une branche de la rivière au Sable-Blanc. J'ai remarqué un grand nombre d'enfants et de femmes, les hommes étant à une certaine distance à semer. Il y a une étendue considérable de bonnes terres inoccupées entre cette colonie et le lac Sheho—ces terres étant aussi bonnes que celles qui ont été prises dans d'autres localités. Un homme qui était arrivé du Dakota vers le premier mai et s'était établi sur le bord d'un cours d'eau à environ sept milles du village polonais était activement occupé à semer sa terre nouvellement labourée. A dix milles plus loin j'arrivai à la colonie du Dakota proprement dite. Un grand nombre de colons qui s'étaient fixés dans

cette région, savoir, les townships 29 et 30, rangs 9, 10 et 11, sont des Canadiens qui étaient partis de l'Ontario il y a quelques années, avec l'espoir de trouver dans le Dakota des terres sur lesquelles ils pussent gagner leur vie, En cela, ils furent gravement désappointés ; après une longue lutte pour l'existence ils décidèrent de recommencer à neuf, et acceptèrent avec plaisir l'offre que leur faisait le gouvernement canadien et les compagnies de chemins de fer, de revenir sur le sol canadien.

Au lac Sheho je trouvai une famille du nom de Conn, composée de la mère, trois fils et une fille. Si les conditions de la vie dans la partie du Dakota dont ils viennent sont telles qu'ils le disent, un grand nombre des habitants auront beaucoup de difficultés à gagner les choses nécessaires à la vie. La famille de madame Conn a trouvé le moyen de fondre la somme de $10,000 pendant les dix années qu'elle y est restée, soit au taux de $1,000 par année. A ce propos, je dois dire qu'ils ont la réputation d'être des cultivateurs parfaitement expérimentés et pratiques. Ils espèrent regagner en quelques années au Canada ce qu'ils ont perdu au Dakota.

A trente milles dans le nord-ouest de Sheho, et non loin du lac à la Pêche, j'ai trouvé la famille Milligan, qui a vécu dans les plaines où elle se trouve actuellement depuis dix ans sans aucun voisin près d'eux. Ils sont arrivés dans le pays les mains vides, et possèdent maintenant un grand nombre de chevaux et des troupeaux d'animaux et de moutons; et aussi dans leur cour des meules de grain de première qualité, comprenant du blé, de l'orge, de l'avoine et des pois, d'aussi bonne qualité qu'on peut le désirer. Ils ne cultivent que ce qu'ils peuvent consommer eux-mêmes; n'ayant aucun marché il est inutile de cultiver plus. Ils ont très bien prospéré et chaque membre de la famille jouit d'une santé robuste. Quelques colons se sont établis à environ trente milles d'eux vers le même temps dans la partie connue sous le nom de " Plaine-Ronde " ; quelques-uns d'entre eux sont partis, et sans doute ont commis une erreur en agissant ainsi, s'ils cherchaient des avantages matériels.

A l'angle de la terre de M. Milligan se trouve une réserve sauvage occupée une partie de l'année par quelques familles de la bande de la Plume-Jaune du lac aux Noix. La terre, dans cette réserve, est bonne, et comme le tracé actuel du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest passe à travers la réserve, elle deviendrait un endroit bien désirable pour la colonisation si les sauvages qui l'occupent se contentaient de rester avec le reste de leur tribu ou s'en allaient aux Buttes-du-Tondre, où leurs enfants auraient l'occasion d'acquérir de l'éducation.

La contrée en allant vers le nord à partir du lac à la Pêche est un mélange de prairie et de brûlé avec des broussailles et des bouquets de bois. Le long des parties nord et ouest de la montagne aux Noix il y a une lisière de très bonne terre arrosée par deux creeks dont l'eau est bonne, n'étant que légèrement alcaline. La contrée s'étendant dans le sud-est vers la rivière au Sable-Blanc est en majeure partie ouverte et accidentée. Il y a quelques lisières de bois, mais un feu destructeur passa sur cette partie du pays vers le milieu d'octobre, détruisant la plus grande partie du bois vert. En observant l'œuvre de ces feux j'ai gagné quelques renseignements qui m'intriguaient autrefois. J'avais remarqué dans certaines parties du pays des morceaux, çi et là, comprenant des portions considérables de la surface complètement dénuées de végétation, et le sol de surface en apparence parti. Passant sur le terrain brûlé cet automne, quelques jours après que le feu l'eut ravagé, j'ai trouvé dans beaucoup d'endroits que la terre brûlait encore et était réduite en cendres par places jusqu'à une profondeur de douze pouces. Comme toutes les racines et les matières végétales ont été brûlées il n'y aura aucune végétation d'ici à des années, ou jusqu'à ce qu'on y ait semé des graines. La terre se trouve de cette manière très endommagée. Un grand nombre de prairies qui cette année avaient du foin en abondance seront l'an prochain noires et nues. Le feu, qui commença près du lac aux Noix, détruisit le foin et autres fourrages avec lesquels MM. Milligan et Fisher avaient intention de nourrir leurs animaux l'hiver prochain. Heureusement, une forte chute de neige qui tomba lorsque le feu continuait encore ses ravages vers l'ouest, arrêta ses progrès avant qu'il eût atteint d'autres localités où il y a de vastes étendues de terres à foin. A l'est et au nord de la montagne aux Noix la contrée est boisée, excepté à certains endroits où il y a des petites prairies et des fondrières.

Il y a une bonne route depuis le lac aux Noix jusqu'à Yorkton, *via* le lac du Bon-Esprit (autrefois connu sous le nom de lac du Diable), et aussi une autre entre

les même points en passant sur le côté ouest du lac à la Pêche et de Sheho, la première étant un peu plus courte que l'autre. L'eau du lac du Bon-Esprit est à peu près la meilleure que j'aie trouvée dans une semblable nappe d'eau à l'est des montagnes Rocheuses. En m'informant de M. Gunn, qui réside là, pourquoi les sauvages avaient donné un nom aussi répréhensible que lac du Diable à une aussi belle nappe d'eau, il m'informa que c'était une erreur de la part des blancs—que les sauvages l'appelle le "lac du Bon-Esprit."

Au lac aux Noix il y a deux comptoirs de commerce. L'un appartient à M. Fisher; l'autre est un poste d'hiver de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Fisher possède aussi un ranche de chevaux et de bêtes à cornes à environ neuf milles au sud du lac aux Noix. M. Milligan hiverne ses animaux au même endroit. Les deux comptoirs de commerce dont j'ai parlé sont situés à environ mi-chemin entre les lacs aux Noix et aux Petites-Noix. Je me rendis en voiture jusqu'à ce dernier lac en passant à travers des terres boisées entrecoupées de prairies et de muskegs. Le lac court nord-ouest et sud-est et a environ cinq milles de long sur trois de large. Le long de son extrémité nord il y a une bonne prairie et une quantité de foin appartenant à M. Fisher. Le nord et le nord-est paraissent être entièrement boisés. Tournant mes pas dans une direction nord-ouest, en suivant une suite de prairies marécageuses, de muskegs, et côtoyant les bords d'étangs, je parcourus environ dix milles, lorsque ma course fut arrêtée par un bois compact dont une partie était de l'épinette. Tournant dans une direction sud-ouest je suivis la lisière des bois et je frayai mon chemin avec difficulté vers l'ouest à travers les townships 39 et 38, rang 13, atteignant finalement la route du lac aux Œufs, qui court presque ouest à partir du lac aux Noix. La route ici est très indistincte, mais on la suit facilement lorsqu'on l'a une fois trouvée jusqu'au lac aux Œufs dans l'ouest. Elle passe à certains endroits à travers des bois dont la plus grande étendue est de deux milles. La contrée vers le sud est une succession de prairies et de brûlé avec quelques rares bouquets verts. Au lac aux Œufs j'ai trouvé les ruines d'un vieux comptoir de commerce; les bâtiments avaient été brûlés, la cheminée seule restant debout. Le lac est une nappe d'eau étroite, courant nord-est et sud-ouest, d'environ sept milles de long et n'ayant pas plus d'un demi-mille de largeur au point le plus large. Une prairie sur le côté nord s'étend sur cinq ou six milles; il y a aussi une grande étendue de terres de prairies au sud du lac. Ce voisinage serait très propre à l'élevage.

Laissant le lac aux Œufs je continuai mon chemin vers le sud-ouest à travers une contrée brûlée, arrivant aux plaines de la Plume après avoir parcouru quinze milles. Sur toute l'étendue de ce brûlé le sol est de premier ordre, avec de nombreux étangs dont l'eau se conserve tout l'été; ces étangs sont très bien dispersés dans la contrée. J'entrai dans les plaines de la Plume au rang 16. Il y avait eu un sentier il y a un certain temps entre le lac aux Œufs et ces plaines; on le distingue encore lorsqu'on le cherche avec soin.

J'atteignis le lac de la Plume dans le township 34, rang 16. Le lac est fréquenté par les mouettes, les pélicans, les oies, les canards, les pluviers et autres oiseaux aquatiques en nombre considérable. Après avoir goûté à l'eau, qui paraissait bonne et claire, je n'eus aucun désir d'en prendre une seconde gorgée, et je ne pus boire le thé infusé avec cette eau, bien que la journée fut chaude et ma soif intense. Outre le goût alcalin ordinaire, l'eau paraissait bien amère et produisait des nausées. La terre sur la lisière du lac et sur un mille ou deux en arrière est tellement imprégnée d'alcali que cela endommage sa qualité à un degré considérable. Vers le soir je suivis un des petits lits de cours d'eau indiqués sur la carte comme coulant du nord dans le lac. Je n'ai trouvé aucune eau avant d'avoir parcouru environ quatre milles, lorsque je commençai à en trouver dans les étangs. Revenant au lac je suivis son bord sur une certaine distance, lorsque j'atteignis un creek boueux dans lequel l'eau du lac remontait jusqu'à une distance de plus de deux milles; au delà le lit du ruisseau était sec et l'eau n'existait que dans des étangs. Toute l'eau dans cette plaine est plus ou moins imprégnée d'alcali, mais pourra servir lorsqu'on ne pourra rien trouver de mieux. Continuant dans une direction nord sur environ trente milles je passai à travers quelques lisières de petit bois et de brûlé; au delà le bois devient passablement compact. A dix milles du lac je traversai le tracé projeté du chemin de fer, puis je suivis un muskeg qui, il y a dix ans, était un long et étroit lac

alcalin ; il est encore couvert d'étangs dans lesquels l'eau est fortement alcaline ; il y a aussi de grandes étendues de terres de prairies, et à certains endroits des muskegs sourceux dont l'eau est passablement bonne. Ici, je trouvai les traces d'un ancien sentier courant est et ouest. Tournant vers l'est je voyageai une certaine distance jusqu'à une haute chaîne de collines sur lesquelles il y avait des arbres verts, la surface étant en partie couverte de brûlé et de broussailles, avec çà et là quelques sommets verts. De cette chaîne de collines je pouvais voir trois lacs de bonne grandeur. Continuant ma route dans le nord-est vers le plus grand, d'une colline au sud-est du lac je pouvais voir au delà dans la même direction (au nord-est) une autre nappe d'eau encore plus grande. Le bois étant un peu clair je frayai mon chemin jusqu'à ce dernier lac et je vis là ce qui me paraissait être une ouverture à travers le bois vers le nord. D'après mon observation je savais que j'étais à environ 18 milles de Stoney-Creek (aujourd'hui Melfort-Creek), où il y a une colonie. Continuant dans cette direction je traversai un petit cours d'eau près de son confluent avec un autre beaucoup plus grand coulant vers le nord. Ce dernier cours d'eau a environ vingt pieds de largeur et trois pieds de profondeur, avec un courant rapide. Il y a de nombreux muskegs dans la vallée de la rivière. Je continuai à travers ces muskegs, coupant ma route à travers les bois aux endroits où le cours d'eau courait tout près des bords. Après l'avoir suivi pendant cinq milles, en passant à travers des muskegs, des prairies à l'herbe touffue et d'épaisses broussailles de saules, il tournait brusquement vers l'est. Continuant encore trois milles plus loin les bois devinrent très épais, et il fallut renoncer à se couper un chemin. Je suivis alors le cours d'eau à pied pendant environ deux milles, lorsqu'il s'élargit en un lac d'un quart de mille à un demi-mille de large et de quatre à cinq milles de long, dont les rives s'élèvent à une hauteur de plus de 100 pieds, et sont densément boisées de trembles, de peuplier baumier et de bouleau. M. Beatty, un colon, prétendait que ce cours d'eau est le creek Melfort. Le lac s'appelle le lac *Wading Eagle*. D'après mes nouvelles opérations vers l'est à l'automne, je suis porté à croire que ce cours d'eau est la rivière La Barrière.

On ne pourrait trouver de meilleure localité pour un ranche d'hiver que la vallée de ce cours d'eau que nous avons traversée. Le cours d'eau est large, profond, et ne tarit pas. Les prairies, à certains endroits, s'étendent de chaque côté jusqu'à plus d'un mille, et produisent une quantité illimitée de foin ; le bois abonde sur les bords, et aussi en bosquets sur les plateaux qui offriraient un abri durant les tempêtes. A mesure que j'avançais vers le nord, à partir des lacs de la Plume, j'ai trouvé que le sol s'améliorait constamment, jusqu'à ce qu'il atteignît sa meilleure qualité au sommet du partage des eaux. Il serait impossible d'améliorer le sol dans cette partie des collines où le bois a été détruit par le feu et où la terre est couverte de vieux troncs d'arbres.

J'avais intention de faire une route jusqu'à l'établissement de Melfort-Creek, mais trouvant qu'il faudrait pour cela couper cette route à travers dix ou douze milles de bois, je renonçai à mon projet. Le 9 et le 11 juin il y avait eu de très forts orages qui ont dû détremper complètement le terrain dans cette partie du pays.

Revenant sur mes pas pendant dix milles, je tournai alors vers le sud-est et fit un relevé dans cette direction, passant à travers du brûlé et des lisières de petit bois, avec chablis et broussailles épaisses ; il fut nécessaire de se servir constamment de la hache pour pouvoir avancer. Il y a peu de bois vert, la plus grande partie du bois étant sèche et prête à tomber ; un autre feu dans un temps de sécheresse ferait un grand nettoyage. Dans toute la partie boisée, le long de la ligne de partage, il y a de nombreux étangs d'eau douce et de prairies marécageuses. Dans le township 38, rang 18, près du côté est, se trouve un lac d'environ un mille et demi de long sur un de large, autour duquel il y a de grandes prairies et d'autres plus petites. Le long de la rive nord-est du lac se trouve un vieux sentier qui ne sert pas beaucoup ; au lac il bifurque, une branche allant vers le sud et l'autre vers l'est. La branche allant vers l'est, sur une longueur de quatre milles, passe à travers des bois épais—de gros bois—sec et en partie tombé ; mais une seconde pousse touffue est prête à remplacer celle qui disparaît. En sortant des bois le sentier traverse un cours d'eau coulant à cet endroit dans une direction sud avec un courant rapide. J'ai traversé le même cours d'eau dans le mois d'octobre et j'ai trouvé qu'il y avait autant d'eau

que dans le mois de juin. Le courant de surface disparaît à quelque distance des bois, mais cela expliquerait pourquoi on trouve des mares d'eau dans le lit du creek au nord du lac de la Plume. Continuant mon voyage vers le sud-est, je passai à travers une contrée accidentée, couverte de brûlé, des prairies couvertes d'arbres rabougris et des bouquets d'arbres. Aux endroits où le bois prédomine il y a de nombreux étangs. Il n'y a pas de grandes étendues de plaines ouvertes loin au nord des lacs de la Plume, mais une forte proportion de brûlé, ainsi que des bouquets d'arbres. J'ai pu voyager presque en droite ligne depuis le point où je quittai la rivière La Barrière, dans le township 41, rang 10, jusque chez M. Milligan, dans le township 33, rang 13, ce qui a pris cinq jours, parce que le sentier serpente autour des obstacles et autres difficultés. Il est plus fatigant de traverser à cheval quinze milles de prairies à travers des arbustes et des broussailles où il n'y a pas de sentier, que deux fois cette distance sur un chemin qui aurait été un peu parcouru. De chez M. Milligan j'envoyai mon assistant à Sheho poar avoir la malle, tandis que je me rendais à Wishart dans le même but. Le sentier, vers cette dernière localité, sur sept ou huit milles, passe à travers une contrée de premier ordre, n'ayant que peu ou pas de broussailles. La végétation indique que le sol est très fertile. Les buttes du Tondre, que traverse le sentier, sont un peu plus élevées que les plaines environnantes; ce sont simplement un partage des eaux qui est un peu accidenté et en partie couvert de bois, mais dont la plus grande partie est propre à la colonisation. La "Plaine-Ronde," nom donné à cette partie du pays située à l'ouest des buttes et au nord de la station du Tondre, a un bon nombre d'habitants, dont la plupart sont financièrement beaucoup mieux que lorsqu'ils s'y établirent il y a environ dix ans. Ils comptent surtout sur leurs animaux, dont ils améliorent constamment la race en important des animaux de prix de l'Ontario, de la Grande-Bretagne et autres endroits.

On expédiera bientôt du Nord-Ouest canadien une bien meilleure classe de chevaux et d'animaux que de toute autre partie du globe; les colons veillent attentive- à leurs intérêts sous ce rapport. Une quantité considérable de grain a été récoltée dans la Plaine-Ronde, mais il a surtout servi à nourrir les animaux, parce qu'il n'y a pas de marché assez rapproché pour couvrir les frais de transport. On espère que le chemin de fer Nord-Ouest-Central passera quelque part dans ce voisinage, et chacun nourrit l'espoir que sa ferme pourrait être celle choisie pour le site d'une station ou d'une ville. La construction d'un chemin de fer est quelquefois un grand avantage surtout pour les quelques rares individus qui possèdent la terre aux endroits où il devient nécessaire de fonder un village.

En partant de chez M. Milligan pour explorer le pays plus à l'ouest, je passai le long de la rive nord du petit lac de la Plume; la terre ici est très bonne, mais l'eau du lac est presque aussi mauvaise que celle du grand lac. Lorsque je passai en juin, il y avait des étangs d'eau douce tout le long—c'était à la suite d'une forte pluie qui tomba par intervalles pendant dix jours. Sur environ quatre milles en arrière du lac il y a un peu de bois, et pas beaucoup de terres couvertes d'arbres rabougris; au nord de cela il y a beaucoup de broussailles et de brûlé avec un peu de bois, alternant avec des petites prairies. Avant d'atteindre les plaines de la Grosse-Plume, je passai à travers environ trois milles de petits bois, coupés par de petites prairies. En laissant les bois je continuai vers le nord-ouest environ quinze milles, franchissant les lits des trois cours d'eau déjà remarqués, l'un coulant vers le sud-est se terminant au Petit lac de la Plume, et les deux autres au Grand lac de la Plume. Comme je l'ai déjà dit, dans les saisons ordinaires l'eau ne coule pas dans ces lits de cours d'eau, mais on en trouve dans des mares. Continuant ma route vers l'ouest pendant environ douze milles à travers des bois et des brûlés, le terrain étant très accidenté mais excessivement sec, j'ai dû tourner vers le nord pour trouver de l'eau dont, après avoir parcouru une distance d'environ dix milles dans une direction nord-ouest jusque près de la ligne de bornage est du township 37, rang 21, nous trouvâmes une quantité abondante de bonne qualité dans plusieurs étangs situés de deux à quatre milles dans le sud. Ce renseignement est important pour les voyageurs dans cette partie du pays, parce qu'on peut voyager pendant des journées sans trouver aucune eau du tout, à moins qu'une personne sache où en chercher. Nous creusâmes jusqu'à une profondeur de plus de neuf pieds dans le lit d'un étang qui semblait favorable pour y trouver de l'eau, sans rencontrer autre chose qu'une argile

poreuse. Je suis sous l'impression qu'une personne n'aurait pas à creuser à une grande profondeur avant de trouver de l'eau n'importe où dans ce voisinage; et l'on trouvera des sources lorsque l'endroit aura été plus parfaitement exploré, mais le manque d'eau de surface sera un désavantage d'ici à quelque temps. Dans le township 37, rang 20, je traversai le point extrême actuel de l'exploration du chemin de fer, et je vis un jalon marqué " Jumping off Place." Il n'y avait rien pour empêcher l'exploration d'aller plus loin, si ce n'est quelques broussailles et petits bois à travers lesquels il faudrait couper une ligne. Il ne serait nullement difficile de faire passer les wagons à travers sans couper des routes pour cela. Passant vers le nord dans le rang 19, on ne trouva aucune eau de surface avant d'arriver dans le township 39, où j'atteignis une contrée boisée entrecoupée de nombreux muskegs et des prairies marécageuses. Ici on atteint le partage des eaux, où on en trouve toujours en abondance. Poussant vers le nord jusqu'au township 40, je trouvai tous les espaces ouverts dans les bois couverts d'eau; à partir de là, en suivant une suite de prairies marécageuses en allant vers le sud-ouest jusque près de l'extrémité sud du township 39, j'arrivai au vieux sentier que j'avais traversé dans les rangs 18 et 19 au commencement de la saison. Le sentier était presque indistinct, mais j'en suivis une branche vers le nord-ouest jusqu'à ce qu'elle se perdit dans une grande prairie marécageuse qui s'étendait dans le nord-est sur huit milles ou plus. Cette prairie avait été un lac il y a quelques années, et il reste encore plusieurs étangs; il y a aussi d'étroites hauteurs courant nord et sud, qui la séparent en plusieurs parties. Dans le township 41, rang 20, à l'est d'une étroite hauteur boisée, se trouve un magnifique lac d'un demi-mille de diamètre, et presque rond; ce lac pris avec la prairie serait très précieux pour un éleveur, et il y a là une fortune pour l'homme qui sera assez heureux pour l'acquérir. Les prairies marécageuses vers le nord se terminaient dans une suite de muskegs fangeux courant nord et sud, séparés par d'étroites hauteurs couvertes de brûlé ou de bois ordinairement sec, entremêlé d'épaisses broussailles. Les véhicules ont franchi les muskegs avec un peu de difficulté. Je suivis ensuite un sentier de charroyage d'hiver aussi loin dans le nord que le milieu du township 41, où je laissai les véhicules, parce que le sentier se terminait à un lac d'environ un demi-mille de long sur trente chaînes de large, avec de mauvais muskegs s'étendant à l'est et à l'ouest à partir des deux extrémités. Désirant déterminer l'étendue du bois, les chevaux furent chargés et un sentier fut ouvert à travers les bois dans une direction nord-est afin d'éviter les muskegs. Sur environ trois milles le bois se composait de trembles et de peuplier baumier d'un diamètre allant jusqu'à vingt pouces; dans les bois on rencontrait de nombreux petits lacs et des muskegs. Après avoir traversé un cours d'eau (une branche du creek Melfort) coulant dans une direction est, le bois devenait de dimension beaucoup plus petite, et était presque tout détruit par le feu. Il a poussé trop dense au début pour atteindre jamais une grosseur quelconque. Après avoir traversé environ 3 milles de ce bois, jusque vers le township 43, j'arrivai à une contrée brûlée ouverte où le bois ne restait qu'en bouquets épars autour du bord des lacs, qui sont nombreux dans cette localité. Comme j'approchais de la partie nord du township 43, rang 10, je vis des lignes nouvellement arpentées, et il était évident que quelqu'un faisait un arpentage de subdivision du township. Je remarquai que cet ouvrage était bien fait, les lignes étaient bien ouvertes et les fosses de pleine grandeur ou plus. Une courte recherche m'amena au camp de M. Ogilvie. Une agréable soirée fut passée, et comme M. Ogilvie partait pour Prince-Albert j'eus l'occasion de communiquer avec mes amis. Le lendemain matin je revins sur mes pas, et le même soir j'avais atteint l'endroit où j'avais laissé mes véhicules et mon équipement. Je partis ensuite dans une direction sud-ouest sur une distance d'environ dix milles passant à travers du bois, du brûlé et des prairies marécageuses en proportions à peu près égales. Le bois est tout du tremble ou du peuplier baumier, et les arbustes en grande partie du saule. Un grand nombre des prairies contiennent d'excellent foin. J'ai passé près de plusieurs étangs et petits lacs où il y avait de nombreux canards et quelques outardes.

Un point que ceux qui vont à la recherche d'eau feraient bien de se rappeler, c'est de se diriger vers les terrains élevés. Les collines attrapent plus d'averses, et le drainage ne sera vraisemblablement pas aussi parfait que dans les plaines plus unies, de sorte qu'il y a plus de probabilité de trouver un étang ou un lac.

Vers la ligne de bornage nord du township 40, la contrée devient plus ouverte, le bois n'étant pas autre chose que de hautes broussailles. Il y aura une abondance de nouveau bois dans huit ou dix ans s'il échappe aux feux destructeurs. Le bois pousse dans certaines localités où il n'y en a pas eu depuis de nombreuses années. Les townships 38 et 39, dans les rangs 20 et 21, sont en grande partie des prairies ouvertes. Dans le township 39 il y a un petit cours d'eau coulant vers le nord-est, qui prend sa source aux lacs "Flower Pond", mais qui se perd en coulant vers le nord à travers des prairies. L'eau est bonne, n'étant que légèrement alcaline, et donnera de la valeur au township.

Ayant laissé une partie de mes provisions dans le township 37, rang 21, la région des étangs de fleurs, je me familiarisai avec cette partie du pays. Les étangs durant le mois de juillet étaient bordés autour des rives de fleurs jaunes qui présentaient un joli tableau. Il y a un bon groupe de ces étangs entremêlés de beaucoup de bouquets de trembles qui donnaient à la localité une apparence bien attrayante et semblable à un parc.

Vers le sud, dans le township 36, la contrée est ouverte aussi loin que l'œil peut apercevoir, mais la prairie était couverte d'arbres rabougris, et une très faible partie était exempte de racines et de broussailles qu'il faudra enlever avant de pouvoir labourer. D'ici je me rendis jusqu'au lac du "Caribou-Mort" où, suivant la carte, j'espérais trouver une ligne de township qui traversait quelque point du lac. Je trouvai des traces de la ligne dans les bois au nord du lac, mais je ne pus trouver aucun poteau. La position de la ligne suffisait cependant pour donner la longitude.

Le lac du Caribou-Mort, qui couvre une partie considérable du township 38, rang 23, a des traits distinctifs; l'un est l'amertume de son eau; un autre consiste dans les trembles debout dans le lac tout autour de sa rive nord, quelques-uns se trouvant dans trois pieds de profondeur d'eau en été. Il faut qu'ici la terre se soit affaissée ou que l'eau ait monté, c'est plutôt ce dernier cas, causé par le remplissage du lac par des matières végétales sans écoulement pour emporter l'eau dont le niveau est plus élevé maintenant qu'auparavant.

Au nord-est du lac du Caribou-Mort, je trouvai une suite de lacs s'étendant dans le nord jusqu'au township 42. Il y a près du lac du Caribou-Mort un petit lac relié par un canal à un autre lac ayant plus de cinq milles de long. L'eau de ce dernier lac paraissait être excessivement alcaline et stagnante, répandant une odeur extrêmement désagréable. Les chevaux refusèrent d'en boire. Un petit canal reliait ce lac à un autre, d'environ trois milles de long, semblable au premier quant à la qualité de l'eau et à ses autres traits particuliers.

Traversant quelques hautes collines, distance d'environ un mille et demi, je trouvai un lac s'étendant à l'est et ensuite au nord et ayant plus de vingt milles de long. Les sauvages y prennent du poisson en hiver. Une partie de la bande du lac aux Noix y établit ses quartiers d'hiver. Sur la rive sud-est, que je traversai, le lit du lac est sablonneux et l'eau claire. Par places nous pouvions passer en voiture dans le lac, ce qui est extraordinaire dans le nord-ouest, où le lit des lacs est généralement vaseux. La surface fourmillait littéralement d'oiseaux aquatiques, les pélicans surtout paraissaient s'y réunir. Les sauvages appellent ce lac, le "Lac Puant." Ce nom conviendrait à quelques-unes des autres nappes d'eau, mais est injuste pour celle-ci, dont l'eau n'est pas mauvaise du tout, et est bien agréable au goût. En outre, il y a un autre grand lac du même nom au nord-ouest de Prince-Albert. Ce nom est aussi mal approprié, parce que l'eau y est bonne. Je me suis servi d'eau puisée dans la Grande-Rivière, qui sort de ce dernier lac, et je l'ai trouvée aussi bonne qu'on pouvait le désirer. Cela montre que les noms sauvages ne sont pas toujours appropriés, mais souvent le contraire. Je suggérerais de nommer "Lenore" le lac dont je parle; c'est un nom qui rendrait justice à une belle et attrayante nappe d'eau. Le long ou près de la rive est passe un sentier dont se servent quelquefois les gens qui vont de la colonie de la Rivière-aux-Carottes à Humboldt. Le sentier suit la vallée du lac jusqu'à son extrémité nord, et ensuite le bord d'un ruisseau qui sort du lac au nord-est de la contrée ouverte. Ce cours d'eau, qui est une branche de la rivière aux Carottes, court à travers les townships 43 et 44, rangs 21 et 22.

La contrée propre à la colonisation, immédiatement au nord des bois, a déjà été arpentée, mais une partie l'a été si mal qu'il n'est pas facile de trouver un point de

repère d'aucune sorte. Le bois rapidement croissant en certains endroits et l'incendie dans d'autres, peuvent jusqu'à un certain point expliquer l'absence des marques indiquant où avaient été les lignes et les angles.

Les townships 44, rangs 19, 20, 21 et 22, contiennent quelques-unes des terres les plus convenables à la colonisation qu'on puisse trouver dans n'importe qu'elle partie du Nord-Ouest. Les terres inoccupées de concessions gratuites ont été presque toutes inscrites; un grand nombre d'inscriptions ont aussi été faites pour des terres dans les townships au nord et au sud, et un nombre assez considérable de colons avec leurs familles en ont déjà pris possession. La partie sud du township 43, rang 20, est presque toute couverte de bois, mais la moitié nord est très propre à la colonisation. On dit qu'il y a des sources intarissables d'eau pure dans une grande partie des sections, ce qui en augmente beaucoup la valeur.

En poursuivant mon voyage vers l'ouest à partir de la colonie de Melfort-Creek, on me conseilla de passer par l'extrémité nord du lac de la Poule-d'Eau, car il faudrait assez de temps pour se frayer un chemin à travers les broussailles au sud. Conformément à ce conseil je suivis le sentier de Kinistino, qui longe la rive ouest du lac de la Poule-d'Eau et passe à travers les bois dans la vallée située entre les collines du Bouleau et Pasquia.

A vingt milles au sud-ouest du lac de la Poule-d'Eau, j'arrivai à un lac étroit de dix milles de long sur un demi-mille de largeur, avec rives élevées, ce qui indique une grande profondeur d'eau; ce lac est la source réelle de la rivière aux Carottes, mais il n'est indiqué sur aucune des cartes récentes. A l'extrémité est de ce lac le sentier se divise en trois directions, une vers le sud-ouest conduisant au sentier de Humboldt, une autre vers le nord-ouest tournant autour de l'extrémité nord du lac et conduisant au même sentier, et la troisième courant vers le nord jusqu'aux collines du Bouleau, passant à travers les bois jusqu'au sommet des collines, et ensuite à travers le township 43, rangs 25 et 26. Ce dernier township (qui a été subdivisé) et la partie nord-ouest du premier est propre à la colonisation.

Il y a une lisière de bois solide d'environ trois milles de large où le sentier passe sur le versant sud-est des collines du Bouleau, coupée seulement par de petits étangs et des prairies marécageuses.

M. Beatty prétend que la vraie division entre les collines du Bouleau et de Pasquia est le creek Melfort. Il dit que les sauvages appellent toute cette partie de la chaîne à l'ouest du creek les collines du Bouleau. A partir de la vallée du creek la chaîne de montagnes s'étend dans différentes directions, savoir, les collines du Bouleau vers le nord-ouest, et les collines de Pasquia plus vers le nord-est. En général les collines forment plusieurs hauteurs couvertes de bois—tremble et bouleau. On ne trouve du bouleau que sur les petites hauteurs loin dans les bois. Autour de la lisière des bois il y a en général du brûlé et des pois sauvages entrelacés de rosiers et de coudriers formant une masse enchevêtrée, à travers laquelle il est difficile de marcher mais qui offre d'excellents pâturages pour les animaux et les chevaux. A certains endroits les vesces couvrent des milles de longueur. Elles poussent d'une longueur incroyable et aussi épaisses que le terrain le permet. Dans de telles conditions il serait superflu de dire quoi que ce soit du sol.

Bien qu'il ne soit pas cultivé, le sol de ces régions de l'ouest est continuellement retourné. Les gophers, les chiens de prairie, les blaireaux, les renards, les taupes, les lièvres, les ours et autres animaux, joints aux fourmis, fouillent constamment le sous-sol et apportent le terrain de dessous à la surface, et le mélangent aux matières végétales qui pourrissent sur le sol. La grande profondeur du sol de surface, et sa grande fertilité, doivent plus à l'industrie des animaux et insectes ci-dessus nommés qu'on ne le suppose généralement. Nous sommes portés à considérer ces animaux comme des ennemis naturels, et les destructeurs des fruits du travail de l'homme, sans tenir compte du bien qu'ils ont pu faire en préparant la terre pour notre usage. Les mouches et les moustiques même, qui sont si exaspérants pendant les chaleurs de l'été dans les bois, ne seraient pas autant détestés si nous pouvions seulement comprendre que sans leur présence l'air serait empoisonné et l'eau beaucoup plus nuisible qu'elle l'est. A mesure que les progrès de la colonisation et l'avancement de la civilisation introduisent les améliorations sanitaires, ces nettoyeurs de la nature disparaissent. On ne les trouve jamais en grand nombre où l'on n'en a pas besoin,

et leur présence à certains endroits en plus grand nombre que dans d'autres devrait être acceptée par nous comme une preuve qu'il est nécessaire qu'il en soit ainsi.

Au sud-est de la partie supérieure de la rivière aux Carottes se trouve une étendue de pays qui n'a presque jamais été visitée par les blancs. A environ dix milles à l'est du sentier de Humboldt, la surface du pays devient très montagneuse, et à mesure que j'approchais des montagnes je rencontrai plusieurs lacs d'eau alcaline, dont quelques-uns contiennent de l'eau, comme les "Fontaines de Mara", impropre à l'usage.

En entrant dans les montagnes on rencontre du bois sec en groupes, et sur le bord des lacs du bois vert de bonnes dimension et qualité. Il est très difficile de voyager—des pois de 4 pieds et plus de hauteur, entremêlés de rosiers, framboisiers et coudriers, cachent les masses de troncs d'arbres et les souches qui embarrassent les roues et les essieux des véhicules, et obligent d'avoir souvent recours à la hache. Il est presque aussi difficile de marcher que d'aller en voiture; un mille par heure à pied étant une vitesse raisonnable dans un pareil pays. Cette forte croissance montre la fertilité du sol, et ce que la terre pourrait donner dans des circonstances favorables.

Il y a dans cette partie de la hauteur des terres trois grands lacs qui ne sont pas indiqués sur les cartes officielles. D'abord, le lac en premier lieu mentionné comme s'étendant depuis le township 40 jusqu'à la partie nord du township 52, rangs 22 et 21, qui a une largeur de deux à six milles au point le plus large, et un bras étroit de quatre milles à partir de son extrémité nord. J'ai suggéré pour ce lac le nom de "Lenore." Sur le côté ouest de ce dernier lac il y a de hautes collines couvertes de trembles, et ci et là des endroits dénudés. A environ deux milles à l'ouest de l'endroit le plus large du lac Lenore, nous arrivons au deuxième lac, qui a environ six milles de long, ayant une largeur de trois milles au milieu; ce lac court nord-est et sud-ouest; l'eau est passablement alcaline. Les sauvages appellent ce lac "Apitowkow" (lac du Milieu). Il y a un vieux sentier allant de son extrémité sud à l'extrémité nord du lac Lenore, et se reliant au sentier de Humboldt.

Il y a aussi une étendue de prairie ouverte d'environ quatre ou cinq milles carrés. Le pays environnant est en grande partie boisé de hautes broussailles et de gros bois par places. Au nord-ouest du lac en dernier lieu mentionné se trouve le lac Wa-we-ago-mon (lac du Bassin), une nappe d'eau d'environ sept milles de diamètre et presque rond. Le caractère distinctif de ce lac est le fait qu'il est rempli d'arbres debouts dans l'eau, qui, à certains endroits, atteint les branches—en couvrant le tronc tout entier. Je partis à pied pour faire le tour du lac, mais j'ai trouvé que l'eau s'étendait dans les bois par places plus loin que je m'y attendais, et je me contentai de ne parcourir qu'environ la moitié de la distance. Il y a des arbres dans l'eau tout le tour du bord du lac, et d'après les apparences il y a de grands arbres complètement submergés vers le centre. Voici la légende des sauvages sur l'origine de ce lac: Il y a bien longtemps, lorsque les vieillards d'aujourd'hui étaient des petits garçons, il n'y avait pas de lac, mais une vallée profonde couverte de grands arbres, et renommée pour ses nombreuses sources d'eau pure. Il y avait plusieurs petits cours d'eau coulant dans cette vallée qui devaient avoir un débouché souterrain, parce qu'il n'y avait aucun passage ouvert à travers les montagnes. Avec le temps ces débouchés ont dû se fermer, parce que l'eau commença à s'accumuler et s'éleva d'année en année, jusqu'à ce que les grands arbres dans le fond de la vallée fussent recouverts, et cela devint le grand lac qu'on voit aujourd'hui. Voilà l'explication que donnent les aborigènes. Qui pourrait expliquer d'une manière plus rationnelle ce phénomène? Qu'il y ait des cours d'eau coulant dans cette vallée est parfaitement vrai, parce que j'en ai traversé deux. Je n'ai vu aucun débouché, si ce n'est une dépression de terrain entre cette nappe d'eau et le lac Apitowkow, avec lequel à un certain endroit elle est presque reliée, et comme il y a un débouché de ce dernier lac dans le lac Lenore, qui à son tour s'écoule dans la rivière aux Carottes, il n'y a aucun danger que ce lac s'élève à un niveau beaucoup plus élevé qu'à présent. La protection que les arbres autour du lac offrent à toutes sortes d'oiseaux aquatiques en font un endroit favori pour un nombre immense de ces oiseaux. Les hautes montagnes environnantes, l'absence de tout sentier quelconque, la difficulté d'y arriver, et l'éloignement de tout établissement, expliqueraient pourquoi ils y sont si nombreux. Même si le lac était d'un

accès facile, il serait difficile de les chasser à cause des arbres qui sont très rapprochés dans l'eau, et leurs branches étendues rendent très difficile le passage d'un canot.

La qualité de l'eau du lac est bien au-dessous de la moyenne, parce qu'elle contient très peu de matière alcaline, et est très agréable à boire.

Au nord, à l'est et à l'ouest du lac, il y a des collines de cent à deux cents pieds de hauteur, et jusqu'à une certaine distance en arrière il y a une succession de collines et de vallées, pour la plupart couvertes de bois, et bien que le sol soit de premier ordre on ne peut pas dire que cette partie du pays soit propre à la colonisation.

Il y a des dépressions renfermant des lacs et des prairies; ces dernières fourniraient du foin à ceux qui choisiraient cette localité pour y pratiquer l'élevage. Les prairies aperçues ne sont pas grandes, mais ce qui manquait en dimensions était compensé par la qualité et la quantité du foin, car il n'était pas rare de trouver du foin de plus de six pieds de hauteur et aussi fourni que le terrain lui permettait de pousser.

Les ours étaient très nombreux, et resteront encore probablement ici pendant bien des années à venir. Il y a aussi beaucoup de daims rouges, qui n'avaient aucunement peur de se montrer.

Ayant terminé l'exploration de cette partie du pays entre les lacs de la Pêche et les collines du Bouleau, au sud des collines de Pasquia, je me rendis à la colonie de Melfort-Creek pour m'assurer de l'étendue de territoire propre à la culture. Il y avait trois détachements sous les ordres de M. Ogilvie qui s'occupaient de subdiviser des townships dans cette localité, et durant l'été on avait fait plus de cent inscriptions pour des terres. Il n'y pas de doute que l'un des meilleurs établissements du Nord-Ouest se trouvera ici. Le bois est convenable, comme le sont des cours de bonne eau et des sources intarissables, avec un sol pratiquement inépuisable. Comme climat, la pluie n'a pas fait défaut durant l'été, et même elle a été excessive, tandis que plus au sud les récoltes ont souffert de la sécheresse. Tous les grains ont mûri et ont été coupés sans être endommagés par la gelée. La maturité a eu lieu tout aussi à bonne heure dans la saison que plus au sud et dans le Manitoba. J'ai remarqué une moisonneuse en fonctionnement sur la terre de M. Flett le 15 août.

Quant à l'étendue de prairies ouvertes dans la région de Melfort-Creek, il y a douze ou quatorze townships qui sont tout à fait ouverts; il y a certainement des bouquets de trembles et certaines étendues de pin jaune rabougris, mais un grand nombre de colons préfèrent des terres de ce genre à une prairie ouverte. Vers le nord la contrée ouverte s'étendait jusqu'au township 47, et était limitée par le township 43 au sud. Vers l'est, elle est ouverte jusqu'au rang 15, et à certains endroits beaucoup plus loin. Dans le rang 16 la contrée est ouverte jusqu'au township 41, au sud, sur le bord de la rivière La Barrière. En descendant par voiture jusque-là en venant de cet établissement, il y a plusieurs milles où le terrain est couvert de vieux troncs d'arbres cachés, dans bien des endroits, par des herbes, des pois sauvages, de petits trembles et des broussailles, qui rendent la surface excessivement rude. Dans ce rang, cependant, on pouvait traverser les collines de Pasquia sans passer à travers une étendue considérable de bois et très peu de muskegs.

Laissant mes véhicules, je chargeai les chevaux et fis un voyage au lac aux Noix par la route suivante: en longeant la rive gauche de la rivière La Barrière en allant vers le nord-est environ dix milles, jusqu'à un endroit où il y avait un bon quai; traversant la rivière ici, je continuai ma route en suivant un sentier allant vers le sud-est, et je traversai la rivière du Daim-Rouge près de l'extrémité nord du lac aux Noix.

Dans le township 41, rang 15, la rivière La Barrière s'élargit en forme de lac d'un demi à trois quarts de mille de large, sur environ cinq milles de long. Le nom sauvage est lac Nikik. C'est une magnifique nappe d'eau claire et bonne. Les rives s'élèvent à plus de 100 pieds des deux côtés. Au nord du lac il y a une lisière de prairie d'environ deux milles de large sur trois milles de long. La rivière, en aval du lac, mesure en moyenne soixante pieds de largeur et six pieds de profondeur, avec un courant rapide; elle serpente à travers une vallée large d'un demi à un mille, en partie de muskeg, mais j'ai remarqué de grandes étendues de bonnes terres de prairies

sur lesquelles poussait d'excellent foin. Sur un grand nombre de milles du côté nord ou gauche de la rivière La Barrière les collines sont des prairies ouvertes propres aux pâturages, la contrée ouverte s'étendant jusqu'à environ un mille et demi à partir de la rivière. Prise avec les prairies dans la vallée de la rivière, ce serait une autre localité désirable pour un éleveur.

L'étendue de pays située entre la rivière La Barrière et le lac aux Noix n'offre pas beaucoup d'attraits au colon. La plus grande partie est couverte de bois de toutes sortes. Près de la rivière, après avoir monté la colline au sud, il y a une étendue assez considérable de muskegs couverts de mousse, et parsemée d'épinette rabougrie. Trois milles plus loin la surface devient montagneuse, avec du brûlé et des bouquets épars de tremble vert, puis des broussailles épaisses et du chablis, les mêmes caractères se succédant jusqu'à quelques milles en deçà du lac aux Noix, où il y a quelques sections de prairies. Une route carrossable passable court vers le nord à partir du lac aux Noix, le long de la rive ouest ou gauche de la rivière du Daim-Rouge jusqu'à son confluent avec la rivière La Barrière. Près de cet endroit on dit qu'il y a un sauvage qui cultive d'après la méthode des blancs. Je n'ai entendu dire cela que lorsque je n'étais qu'à quelques milles de la rivière du Daim-Rouge, car j'aurais visité cette ferme. Cependant, plus tard dans la saison nous avons rencontré ce vieux sauvage, avec plusieurs autres, qui coupaient du foin pour lui-même dans le voisinage de la rivière La Barrière, à environ trois milles du lac Nikik, où il a intention d'hiverner ses animaux, se composant d'environ trente chevaux et bêtes à cornes. Je m'efforçai de causer avec les sauvages sur le pays, mais aucun d'eux ne parlait l'anglais, et ma connaissance de leur langue était trop limitée pour m'être d'une grande utilité.

En traversant le pays à mon retour du lac aux Noix jusqu'au township 42, rang 16, où je laissai mes voitures, je suivis le sentier vers l'ouest jusqu'au lac aux Œufs, dans le township 38, rang 14, et continuai ensuite vers le nord à travers une grande prairie d'environ six milles, après quoi je passai à travers des bois et des prairies marécageuses jusqu'à environ 12 milles du sentier du lac aux Œufs, lorsque je me trouvai sur les bords d'un long lac, semblable en dimensions et en apparence au lac Nikik. M. Beatty appelait cette nappe d'eau "lac des Glaces." Les bords, du côté sud, sont couverts de denses forêts de trembles, de bouleaux, et de quelques épinettes, près de l'eau. Je suivis les bords du lac environ trois milles jusqu'à l'extrémité ouest, puis je continuai sur le bord d'un muskeg jusqu'à un mille plus loin que l'endroit où il tourne au nord, continuant mon voyage dans cette direction à travers d'épaisses broussailles et du chablis sur une certaine distance au bout de laquelle je traversai le muskeg et ensuite un cours d'eau, après avoir perdu quelque temps à étendre des branches sur les mauvais endroits pour pouvoir faire passer les chevaux. Le cours général du cours d'eau que je viens de mentionner est est, ses dimensions vingt pieds de large sur trois de profondeur, avec un courant vif. La qualité de l'eau est irréprochable. Le muskeg à travers lequel serpente ce cours d'eau peut avoir à peu près un quart de mille de large et contient une quantité de bois d'épinette.

Au nord du lac des Glaces, il y a quelques endroits ouverts, mais la plus grande partie de la surface est couverte d'une épaisse croissance de petits trembles, entre lesquels il est tombé du bois sec, formant une barrière presque infranchissable, et il devint nécessaire de marcher en avant des chevaux et couper un sentier à la hache jusque sur la rive sud du lac Nikik. Nous suivîmes le bord de ce lac vers l'est jusqu'à son débouché, où je fis un radeau de perches d'épinette rouge sèche, sur lequel je traversai avec mon équipement la rivière La Barrière, en forçant les chevaux de la traverser à la nage. Je revins ainsi à mes voitures et à mon campement après une absence de dix jours.

Ayant terminé l'examen de cette localité, j'ai jugé à propos de me rendre à la rivière aux Coquilles, pour m'assurer, autant que possible, de l'étendue et de la position des terres propres à la colonisation dans cette partie du Nord-Ouest.

En partant de la rivière La Barrière, je coupai à travers le pays jusqu'au sentier de Melfort-Creek, et ensuite jusqu'à Prince-Albert, la distance entre la rivière et Prince-Albert étant d'environ cent milles; à ce dernier endroit je traversai la rivière Saskatchewan sur le bateau-passeur, et de là je suivis le sentier dans une direction nord-ouest jusqu'à la traverse de la rivière à l'Esturgeon. Le pays traversé jusqu'à

présent (depuis la rivière Saskatchewan) est montagneux, avec sol bien sablonneux, couvert en grande partie de bois (pin résineux), c'est-à-dire où le bois n'a pas été brûlé ou enlevé. A l'ouest de la rivière de l'Esturgeon, le bois se compose de pin résineux, de tremble et d'épinette, entremêlés de muskegs sur environ quatorze milles, après quoi il y a un peu de contrée ouverte, produisant une bonne qualité de pois sauvages et d'herbes, le sol étant encore un peu léger mais fertile. Ici, je quittai le sentier, allant vers le sud dans le township 49, rang 2, à l'ouest du 3e méridien, mais les progrès étaient difficiles à cause des épaisses broussailles de saules dont est couverte une grande partie de ce township, et celui qui se trouve au nord de ce dernier. Dans le township 49, rang 3, nous rencontrâmes plusieurs colons occupés pour la plupart à récolter leur grain, qui a mûri sans être touché par la gelée. Il y a ici une étendue considérable de pays libre, et une grande quantité de terres à foin dans la vallée de la rivière aux Coquilles. C'est l'attrait principal de la localité. Le cours d'eau est très beau, ayant une largeur moyenne de trente pieds ou plus, et il est profond partout, avec un courant rapide. Dans les rangs 3, 4 et 5, le cours d'eau suit de près la ligne de bornage nord du township 49, et sur presque toute la longueur de la vallée de la rivière il y a de bonnes terres à pâturage. Sur le côté nord de la rivière, dans le township 50, la contrée est presque toute couverte de bois, mais au nord de la rivière, sur la profondeur d'un township et à certains endroits de deux, il y a de la place pour une bonne colonie. Les pâturages et l'eau ne sont pas limités à la vallée de la rivière. Il y a beaucoup de beaux lacs dans les collines au sud, et de grandes étendues de terres à pâturage sur le bord des lacs et dans les vallées. Il y a aussi d'autres cours d'eau plus petits et dont l'eau est bonne.

Près de la rivière aux Coquilles le sol est trop sablonneux pour être considéré bon, mais à un demi-mille de la rive on pourrait le considérer de "première classe." Dans cette région, bien que le sol ne contienne pas une aussi grande proportion d'argile qu'on en trouve dans les terres à Melfort-Creek, il possède l'avantage de faire mûrir les moissons environs dix jours plus tôt à cause de cela. Dans le township 49, rang 6, j'ai rencontré des cultivateurs qui ont exploité leurs terres depuis huit ans. M. Drever, qui habite sur la route du lac Vert, avait dans ces champs du blé aussi beau qu'on pouvait désirer en voir. Le grain était gros et de couleur brillante, les épis long et bien remplis. On m'informa qu'il avait eu huit récoltes successives sur quelques-unes de ses terres sans apparence de diminution dans le rendement. Cela n'a pas trop mauvaise mine pour une terre dont un grand nombre de personnes considéraient le sol comme trop léger. M. Cameron, un autre cultivateur du même township, qui pendant dix ans avait cultivé la même terre, essaya de me convaincre que son terrain, durant les saisons de sécheresse, retenait l'humidité beaucoup mieux que les terres plus fortes. Cette théorie est le contraire de ce que j'ai toujours cru jusqu'à présent. Le pays ici est un bon mélange de terres de prairie et à bois. La surface varie entre onduleuse et montagneuse, en certains endroits très montagneuse. Il y a une abondante provision d'eau dans les étangs, et à part cela une branche de la rivière aux Coquilles coule à travers les deux townships (49 et 50, rangs 6); c'est un cours d'eau limpide dont l'eau est excellente. Il y a dans ces townships environ une douzaine de colons qui désirent vivement faire arpenter leurs terres, et craignent de faire des améliorations importantes de peur de ne pouvoir éventuellement réussir à obtenir des inscriptions pour ces terres. A mon retour à Prince-Albert je trouvai que M. J. Lestock Reid avait été commissionné pour en faire l'arpentage, de sorte que bientôt ces gens sauront sur quelles sections particulières ils sont établis.

Les collines Thickwood sont situées à l'ouest du rang 6; elles s'étendent au nord et au sud, et ont une largeur de douze à vingt milles. Elles sont couvertes d'une variété de bois, le tremble dominant sur les terrains plus élevés, l'épinette dans les vallées, et le pin résineux sur quelques-uns des versants. Cette localité serait à peine propre à la culture, même s'il n'y avait pas de bois, à cause de la nature abrupte des collines, qui sont très raides et dont les versants sont coupés à pic par places. Une grande partie du bois a été détruite par le feu, mais les jeunes pousses de trembles verts qui couvrent la majeure partie du brûlé fourniront dans quelques années des matériaux abondants pour les clôtures.

Plusieurs lacs contiennent du poisson. On pêche dans quelques-uns de ces lacs du poisson blanc d'excellente qualité.

Apprenant qu'il y avait un groupe d'habitations au nord de la réserve d'Ahtahkahcoop je me dirigeai vers le nord pour y examiner la terre. En passant à travers la réserve la vue de plusieurs grands champs d'excellent blé m'a tout à fait surpris, parce que je ne m'y attendais pas. Il y avait aussi un grand nombre de bonnes maisons et l'on pouvait voir de tous côtés des signes de prospérité. Vraiment les sauvages d'ici réussissent bien, et avant de nombreuses années ils seront tout à fait en état de subvenir à leurs besoins dans leurs nouvelles conditions de vie. Il y avait de nombreuses bêtes à cornes sur la réserve—la marque voyante I. D. indiquant qu'elles appartenaient au département des sauvages. Il y avait dans les champs des moissonneuses conduites par des sauvages, en arrière desquelles d'autres sauvages liaient le grain et mettaient les gerbes en meules. La condition des tribus qui se sont mises à cultiver leurs terres sur les réserves est tellement meilleure que celle des sauvages qui continuent encore la vie nomade et essayent de vivre de chasse, que nous sommes naturellement portés à croire que ces derniers profiteront de cette grande leçon de choses et se décideront à vivre de la même manière.

Les quelques colons au sud de la réserve sauvage du Lac aux Sables se trouvent dans le township 52, rang 7. Le comptoir de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, tenu par M. Larone, est situé à l'endroit où la route du lac Vert traverse la rivière aux Coquilles. Les habitations se trouvent à trois milles au nord de la rivière, sur le bord d'un petit lac. Ces colons ne cultivent pas beaucoup, mais vivent surtout de poisson.

Une partie des townships 52, rangs 7 et 8, est en prairie ouverte—cinquante pour cent environ étant ouverts—et bornée à l'est et à l'ouest par de hautes collines et des bois. Près de la borne nord du township 52, rang 7, le sentier traverse la "Grande Rivière," cours d'eau un peu plus large que la rivière aux Coquilles; elle coule dans une direction nord et devient un affluent de la rivière aux Castors. Ce cours d'eau passe dans une large vallée, contenant d'excellentes prairies qui en feraient une localité désirable pour l'élevage. Il y a du beau poisson dans la rivière, dont l'eau est claire et bonne.

Dan le township 52, rang 7, il y a plusieurs familles de métis français. Ils désirent vivement faire arpenter leurs terres. Jusqu'à présent ils n'ont pas fait d'améliorations d'une valeur quelconque. Un homme, Pierre Morin, a dit qu'il avait intention de semer en grand au printemps; le terrain qu'il réclame se trouve à environ deux milles à l'est du comptoir de la Baie-d'Hudson.

La contrée arrosée par la rivière aux Coquilles, propre à la colonisation, est comprise dans les limites des townships suivants: township 49, rangs 2, 3, 4, 5, et 6, township 50, rang 6, et les sections sud des rangs 2, 4 et 5, township 52, rangs 7 et 8, savoir: la partie ouest du rang 7 et la partie est du rang 8; des parties des autres townships seraient propres aux pâturages.

N'ayant pas examiné pendant la première partie de l'été cette partie du pays située à l'ouest et au sud de la montagne aux Noix, comme je le désirais, et comme il me restait suffisamment de temps pour faire un autre voyage dans toute cette contrée, je revins sur mes pas, en suivant la route conduisant à Prince-Albert, et de là à Kinistino, arrivant à ce dernier endroit le 28 septembre, date de l'exposition annuelle de la Rivière-aux-Carottes. Cette exposition est une événement solennel dans cette partie du pays. Plusieurs citoyens de Prince-Albert étaient venus en voiture pour visiter l'exposition, et quelques-uns avec l'intention d'exposer quelques choses. Et sans exagération je peux dire que les chevaux, bêtes à cornes, grain, légumes, produits de la laiterie, vêtements de fabrication domestique, et ouvrages de fantaisie de toutes sortes, pain, confitures et conserves de fruits exposés, étaient bien supérieurs à ceux dans bon nombre d'expositions de comté dans l'Ontario. Les préparatifs se faisaient depuis des semaines, et les habitants de Kinistino et du voisinage, autant qu'ils le pouvaient, mettaient tout leur orgueil à faire de cette exposition la plus belle du Nord-Ouest. Les céréales étaient la perfection même, et remporteraient des prix d'importe où. Les pommes de terre, navets, betteraves, oignons, choux-fleurs, radis, céleri, courges, et un grand nombre d'autres légumes étaient

exposés à profusion. L'exposition dans son ensemble a été une agréable surprise à tous les nouveaux venus, qui étaient très nombreux. La quantité et la qualité des ouvrages exposés par des femmes ont été une surprise pour les directeurs eux-mêmes. M. Meyers, le député de ce district à la législature provinciale, était présent, et invita les dames à choisir et expédier des exhibits qui seraient envoyés à l'Exposition Colombienne qui aura lieu à Chicago l'été prochain. Les objets choisis devaient être envoyés à l'agent des sauvages aux Buttes-du-Tondre, que le gouvernement fédéral avait chargé de ce soin.

Quittant Kinistino le 29 septembre, je suivis le sentier qui traverse les collines de Pasquia et suit le côté est du lac Lenore jusqu'au township 40. Comme beaucoup de gens avaient passé par ce chemin durant l'été, le sentier commence à paraître comme un chemin qu'on suit. Des rangs 21 à 11 nous voyageâmes vers l'est à travers les townships 40, 39 et 38, en suivant (lorsqu'on pouvait le voir) un vieux sentier que j'avais remarqué à plusieurs places durant mes explorations au commencement de la saison. Ce sentier suit le partage des eaux, et les endroits où il y a une quantité considérable de bois. Si nous avions été plus au sud je sais que l'eau aurait été bien rare dans certaines localités. Même par ici, il y avait des endroits où nous ne trouvions pas d'eau dans un rayon de dix milles. Pendant près d'une semaine durant mon voyage vers l'est j'ai vu des feux à quelque distance en avant de moi. Dans le rang 13, près du lac aux Œufs, nous avons dû passer en voiture à travers la ceinture de feu qui avançait, poussée par un vent de côté à l'ouest vers le lac. C'était le 8 octobre. Le feu avait commencé dans une des meules de foin de M. Fisher, près du lac aux Noix, et s'étendit très rapidement, en détruisant presque tout le foin qu'il s'était procuré pour l'hivernement de ses animaux; tout le foin de M. Milligan a subi le même sort, ainsi que tous les pâturages dans un rayon de plusieurs milles de leurs quartiers d'hiver. Ils seront obligés de chercher d'autres prairies pour y couper du foin sec, afin d'empêcher leurs animaux de mourir de faim. Un autre feu qui origina près du lac du Bon-Esprit, à environ cinquante milles au sud-est, se propagea vers le nord-ouest jusqu'à ce qu'il rencontra le feu du lac aux Noix, au sud de la montagne aux Noix. Le feu au lac aux Noix commença dans une meule de foin et a dû être mis; on ne saura probablement jamais qui est à blâmer. Ayant parlé dans une autre partie de ce rapport de la destruction du sol et des forêts par ces feux, il est inutile de revenir ici sur le même sujet.

Le 16 octobre, pendant que j'étais campé dans le voisinage de la montagne aux Noix, il y eut une forte pluie, suivie le lendemain d'une aveuglante tempête de neige qui se continua pendant toute la journée, accompagnée d'un grand vent, qui dans bien des endroits amoncela la neige de deux à quatre pieds, rendant le voyage très difficile. Je réussis cependant à atteindre le lac du Bon-Esprit le 21 octobre, ayant tiré un des véhicules sur trois roues pendant près de cent milles. Un des bras d'acier se brisa près de l'essieu de derrière du wagon léger, la trempe de ce bras ayant été endommagée par un forgeron de Kinistino qui entreprit de redresser l'essieu qui avait été plié par les mauvais chemins.

Les chevaux et l'équipement furent laissés pour l'hiver aux soins de M. Donald Gunn, qui était engagé pour me conduire ainsi que mon assistant à Yorkton.

Pendant toute la saison, chaque fois que les circonstances le permettaient, des courses furent faites jusqu'à des points éloignés, et les distances déterminées au moyen d'un odomètre attaché à l'essieu de la voiture (*buckboard*) et qui enregistrait les révolutions de la roue, dont la dimension avait été soigneusement mesurée au commencement de l'exploration, et une table avait été calculée pour prendre facilement les distances. Dans bien des localités, les distances et les roues ont dû être évaluées, à cause des obstacles sous forme de bois, broussailles épaisses, etc. Partout où c'était possible l'arpentage à la marche fut rattaché à quelque point connu. Plus de soixante observations astronomiques ont été faites pour déterminer le temps, la latitude, la déclinaison de l'aiguille, etc. Ces données, jointes aux autres, permettront de préparer une carte passablement exacte du district. On a pris pendant la plus grande partie de la saison des notes météorologiques qui sont annexées à ce rapport.

J'ai eu pendant toute la saison comme assistant, M. N. Williams, qui s'est montré un compagnon très capable et bien aimable.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOS. FAWCETT, *A.T.*

Date.	Thermomètre.				Baromètre.			Observations.
	7 a.m.	2 p.m.	7 p.m.	Min.	7 a.m.	2 p.m.	7 p.m.	
1892.	°	°	°	°	"	"	"	
16 mai...	45	80	60	45	28·98	28·86	29·00	Clair mais avec du vent.
17 do ..	55	68	54	40	28·84	28·65	28·74	do do
18 do ..	36	48	50	34	28·55	28·00	28·88	Nuageux toute la journée.
19 do ..	30	50	42	22	29·01	29·06	29·12	do avec vent.
20 do ..	33	52	48	18	29·40	29·40	29·47	do avec grand vent.
21 do ..	40	64	62	20	29·48	29·20	29·00	Beau temps clair.
22 do ..	66	74	58	32	28·20	28·63	28·71	do do
23 do ..	62	66	56	38	28·76	28·76	28·62	Clair mais grand vent.
24 do ..	50	70	60	40	28·69	28·58	28·70	Pluvieux avec grand vent.
25 do ..	48	48	46	34	28·82	28·80	29·00	Après-midi pluvieuse.
26 do ..	48	68	56	21	29·00	28·20	28·65	Belle journée, mais nuageuse.
27 do ..	48	76	62	32	28·18	28·38	28·30	Belle journée.
28 do ..	48	52	45	30	28·26	28·31	28·38	Après-midi pluvieuse.
29 do .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Neige aveuglante toute la journée.
30 do ..	32	50	44	28	29·00	29·05	29·08	Matinée neigeuse, bel après-midi.
31 do ..	45	60	46	15	29·15	29·10	29·09	Belle journée—nuageuse.
1er juin..	40	58	56	38	29·08	28·82	28·76	Fort orage de pluie dans l'après-midi.
2 do ..	46	54	50	44	28·62	28·58	28·56	Matin pluvieux, après-midi venteux.
3 do ..	45	56	49	42	28·60	28·85	28·96	Belle journée mais venteuse.
4 do ..	56	65	58	27	29·01	29·12	29·10	Journée magnifique.
5 do ..	65	72	64	40	29·10	29·22	29·21	Beau toute la journée.
6 do ..	65	74	72	36	29·20	29·10	29·01	Journée agréable.
7 do ..	64	76	68	43	29·01	28·75	28·72	Belle journée, grand vent du sud.
8 do ..	62	74	62	60	28·71	28·58	28·52	Fort orage de tonnerre à 6 p.m.
9 do ..	54	68	60	52	28·58	28·60	28·98	Belle journée mais nuageuse.
10 do ..	62	67	69	31	29·00	28·94	28·91	Belle journée.
12 do ..	56	50	48	48	28·81	28·76	28·70	Forte pluie de 10 a.m. à minuit.
13 do ..	56	70	57	48	28·94	29·00	29·05	Clair et brillant.
14 do ..	57	68	58	23	29·16	28·91	28·72	Clair avec vent vif.
15 do ..	55	67	58	35	28·73	28·66	28·90	Belle journée.
16 do ..	48	60	60	30	28·91	28·85	29·00	Beau toute la journée.
17 do ..	57	72	70	27	29·10	29·00	29·00	Clair et chaud.
18 do ..	62	78	72	47	28·92	28·75	28·75	Orage avec tonnerre le soir.
18 do ..	68	80	70	51	28·70	29·68	28·71	Tonnerre dans l'après-midi.
19 do ..	....	....	....	....	.....	.....	.....	Beau mais nuageux.
11 do ..	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	Orageux toute la journée.
12 do ..	40	42	38	32	28·70	28·75	28·86	Pluie toute la nuit.
22 do ..	42	45	42	36	29·00	29·14	29·26	Journée nuageuse mais belle.
23 do ..	43	64	48	30	29·36	29·30	29·40	Soirée orageuse, journée agréable.
24 do ..	52	64	58	39	29·41	29·40	29·33	Journée agréable.
25 od ..	55	70	61	35	29·36	29·20	29·05	Clair et beau.
26 do ..	52	72	72	39	28·96	28·76	28·70	Clair et agréable.
27 do ..	59	70	53	35	28·70	28·72	28·70	Belle journée mais venteuse.
28 do ..	48	54	46	28	28·78	28·75	28·78	Pluie dans l'après-midi.
29 do ..	48	63	52	30	28·95	28·98	28·99	Journée claire.
30 do ..	56	75	72	36	29·00	28·85	28·76	Firmament clair, vent toute la journée.
1er juillet	70	72	70	38	28·77	28·69	28·70	Nuageux toute la journée.
2 do ..	60	76	66	51	28·95	28·92	28·95	Journée agréable.
3 do ..	62	72	68	56	28·90	28·90	28·92	Belle journée, pluie dans la nuit.
4 do ..	62	80	77	34	28·94	28·72	28·72	Journée agréable.
5 do ..	73	98	84	63	28·71	28·45	28·50	Chaleur écrasante.

Date.	Thermomètre.				Baromètre.			Observations.
	7 a.m.	2 p.m.	7 p.m.	Min.	7 a.m.	2 p.m.	7 p.m.	
1892.	°	°	°	°	"	"	"	
6 juillet..	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	Matinée claire, après-midi nuageux.
7 do ..	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	Pluie presque toute la journée.
8 do ..	60	78	72	60	28·92	28·80	28·82	Journée agréable.
9 do ..	62	78	70	43	28·86	28·80	28·76	Clair et brillant toute la journée.
10 do ..	70	73	60	56	28·68	28·70	28·84	Belle journée, brise agréable.
11 do ..	58	64	60	50	28·92	28·80	28·80	Firmament clair; journée agréable.
12 do ..	60	74	62	42	28·90	28·70	28 70	do do
13 do ..	58	76	68	52	28·66	28·55	28·65	do do
14 do ..	62	67	56	52	28·83	28·92	29·10	Orage de tonnerre dans l'après-midi.
15 do ..	63	78	76	40	29·18	29·08	29·08	Matin clair, orage de tonn. dans la soirée.
16 do ..	75	77	75	60	29·10	28·81	28·70	Firmament clair, brise agréable.
17 do ..	74	72	62	58	28·52	28·40	28·46	Orage de tonn. avec grêle d. l'après-midi.
18 do ..	58	70	60	41	28·55	28·56	28·80	Journée agréab., part. de la journée nuag.
19 do ..	54	80	68	34	28·75	28·59	28·70	Journée claire.
20 do ..	70	80	63	44	28·70	28·62	28·80	do
21 do ..	56	80	69	34	28·96	28·72	28·72	Orage de tonnerre dans la soirée.
22 do ..	60	70	66	52	28·64	28·60	28·52	Après-midi pluvieuse.
23 do ..	54	66	60	40	28·56	28·54	28·54	do
24 do ..	58	68	60	46	28·64	28·75	28·80	do
25 do ..	58	76	60	45	28·85	28·66	28·67	Journée claire, pluie dans la soirée.
26 do ..	54	58	62	52	28·66	28·68	28·78	Orageux.
27 do ..	50	71	68	48	28·92	28·70	28 89	Firmament clair.
28 do ..	52	73	71	48	28·92	28·72	28·88	do
29 do ..	62	72	68	33	28·86	28·64	28·70	do
30 do ..	52	67	54	46	28·82	28·86	29·00	Orageux toute la journée.
31 do ..	62	78	66	36	28·90	28·94	28·85	Clair et agréable.
1er août..	62	86	60	52	28·65	28·22	28·36	Orage de tonn., orageux toute la journée.
2 do ..	57	70	66	47	28·58	28·54	28·60	Firmament clair; agréable.
3 do ..	58	78	63	42	28·52	28·43	28·55	Pluie dans la nuit, belle journée.
4 do ..	56	80	78	49	28 68	28·56	28·70	do do
5 do ..	68	82	68	49	28·70	28·60	28·56	Orage de tonnerre dans la soirée.
6 do ..	58	62	66	54	28·65	28·67	28·75	Pluie dans la soirée.
7 do ..	62	77	70	54	28·50	28·40	28·50	do
8 do ..	53	72	58	50	28·78	28·75	28·62	Journée claire.
9 do ..	54	60	56	45	28·60	28·35	28 30	Belle journée; nuageuse.
10 do ..	50	68	60	40	28·38	28·40	28·40	Nuageux, avec vent.
11 do ..	62	78	71	58	28·37	28·21	28·21	Orageux dans la soirée.
12 do ..	63	72	60	50	28·35	28·60	28 75	Firmament clair.
13 do ..	58	80	70	45	28·95	29·04	29·04	do
14 do ..	70	82	63	44	29·05	28·86	28·85	Journée claire; pluie dans la nuit.
15 do ..	55	70	64	44	29·05	29·00	29·05	Orage de tonnerre à midi.
16 do ..	54	65	47	48	29·20	29·15	29·15	Journée claire.
17 do ..	50	63	62	42	29·20	29·16	29·32	do
18 do ..	49	57	54	37	29·46	29·30	29·30	Fort orage; tonnerre et pluie durant la [nuit
19 do ..	48	66	56	34	29·38	29·27	29·32	Orages légers.
20 do ..	54	65	62	44	29·40	29·35	29·22	Journée nuageuse.
21 do ..	50	82	67	31	29·38	29·10	29·15	Premier soir de gelée.
22 do ..	54	76	70	40	29·10	28·89	28·88	Firmament clair; agréable.
23 do ..	52	84	74	48	28·92	28·71	28·65	do chaleur accablante.
24 do ..	55	84	72	44	28·74	28·50	28·50	do
25 do ..	58	82	66	34	28·60	28·46	28·54	do
26 do ..	56	74	58	48	28·50	28·34	28·45	Pluie dans l'après-midi.
27 do ..	55	55	49	51	28·58	28·60	28·82	Pluie toute l'après-midi.
28 do ..	46	54	47	34	28·86	28·80	28·88	Journée agréable; nuageuse.
29 do ..	46	74	60	38	28·84	28·76	28·62	Orage dans la matinée.
30 do ..	48	63	62	40	28·58	28·53	28·58	Journée claire.
31 do ..	46	63	38	39	28·74	28·64	28·56	do
1er sept..	50	65	58	43	28·61	28·60	28·62	Orage dans la matinée.
2 do ..	40	67	52	24	28·75	28·92	29·02	Agréable, mais nuageux.
3 do ..	44	53	40	42	29·12	29·00	29·00	do
4 do ..	44	54	33	30	29·08	29·00	29·00	do
5 do ..	44	60	54	25	28·94	28·89	28·20	Firmament clair; nuit nuageuse.
6 do ..	40	63	58	30	28·86	28·82	28·95	Journée agréable.
7 do ..	38	67	57	32	29·05	29·05	29·14	do
8 do ..	45	70	56	33	29·18	29·05	29·00	do pluie dans la nuit.
9 do ..	48	60	54	48	28·98	28·92	29·00	Orageux toute la journée, de forts orages.
10 do ..	52	60	60	48	29·20	29·25	29·25	Clair après la pluie.

Département de l'Intérieur.

Date.	Thermomètre.				Baromètre.			Observations.
	7 a.m.	2 p.m.	7 p.m.	Min.	7 a.m.	2 p.m.	7 p.m.	
1892.	°	°	°	°	"	"	"	
11 sept...	50	68	59	38	29·05	28·95	29·60	Journée claire ; orage dans la nuit.
12 do ..	42	66	60	38	29·24	29·18	29·18	do
13 do ..	45	75	58	33	29·05	28·66	28·51	Journée agréable ; grand vent la nuit.
14 do ..	46	60	52	42	28·95	29·07	29·05	Journée claire.
15 do ..	24	67	55	22	29·10	28·92	28·70	Firmament clair ; première forte gelée.
16 do ..	54	70	65	45	28·60	28·48	28·50	Journée agréable.
17 do .	52	66	58	50	28·66	28·68	28·95	do
18 do ..	50	70	60	30	28·95	28·90	28·82	do
19 do ..	44	70	60	34	28·64	28·40	28·42	do
20 do ..	38	62	56	34	28·40	28·20	28·13	Agréable, mais nuageux.
21 do ..	45	60	40	38	28·20	28·48	28·58	do mais venteux.
22 do ..	44	58	52	30	28·51	28·40	28·32	Matinée orageuse.
23 do ..	42	56	50	40	28·20	28·01	28·46	Journée agréable.
24 do ..	56	.....	.....	46	28·77	.....	.....	do
25 do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
26 do ..	39	68	52	24	28·70	28·78	28·88	do
27 do ..	52	58	43	45	29·18	29·07	29·08	do
28 do ..	35	70	66	32	28·80	28·52	28·38	Nuageux, mais agréable.
29 do ...	44	50	34	38	28·75	28·85	29·02	Journée agréable.
30 do ..	22	50	48	18	29·25	29·05	29·29	do
1er oct...	40	65	58	38	28·78	28·65	28·50	Nuageux, mais agréable.
2 do ..	50	66	38	40	28·78	28·78	28·82	Firmament clair ; agréable.
3 do ..	34	74	42	24	28·81	28·61	28·72	Clair mais oppressif.
4 do ..	36	78	56	32	28·70	28·44	28·48	Journée agréable.
5 do ..	34	74	50	28	28·45	28·34	28·35	do
6 do ..	56	...	...	.....	28·72	.....	.....	do
7 do ..	22	70	50	16	28·87	28·75	28·75	do
8 do ..	28	74	56	21	28·78	28·68	28·70	do
9 do .	41	72	50	40	28·60	28·52	28·45	Matinée claire ; soirée nuageuse.
10 do ..	42	54	54	40	28·50	28·36	28·28	Très nuageux ; fumée épaisse.
11 do ..	38	48	50	38	28·26	28·35	28·41	Pluie toute l'après-midi.
12 do ..	40	54	34	38	28·62	28·67	28·78	Journée magnifique.
13 do ..	38	62	38	24	28·75	28·65	28·70	do
14 do ..	40	44	44	24	28·73	28·60	28·60	Journée nuageuse ; neige à la nuit.
15 do ..	52	50	50	45	28·65	28·68	28·68	Nuageux et humide avec pluie à la nuit.
16 do ..	52	52	50	50	28·36	28·30	28·20	Pluie toute la journée.
17 do ..	50	45	34	28	28·00	28·04	28·06	Tempête de neige aveugl. toute la journée.
18 do ..	34	36	36	23	28·40	28·44	28·50	Nuageux, avec vent poussant la neige.
19 do ..	30	34	32	28	28·60	28·53	28.68	Journée agréable.
20 do ..	33	44	40	33	28·68	28·72	28·70	do pluie durant la nuit.
21 do ..	35	36	34	33	28·86	28·70	28·82	Neige presque toute la journée.

N° 12.

RAPPORT DE W. S. DREWRY, A.T.F.

TRIANGULATION DANS LA ZONE DES CHEMINS DE FER, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

OTTAWA, 4 février 1893.

M. E. DEVILLE,
Arpenteur général, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que le 10 juin je partis d'Ottawa pour continuer l'arpentage par triangulation de la zone des chemins de fer.

Je me procurai à Morley les chevaux et l'équipement qui avaient servi l'année précédente. Comme on se proposait de faire des observations à quelques-unes des stations de triangulation déjà établies, nous entrâmes dans les montagnes par la Passe de l'Arc. Arrêtant à Banff pour faire ferrer nos chevaux, nous fûmes retardés pendant plusieurs jours par la hauteur extraordinaire des eaux, qui rendaient impossible le passage à gué de plusieurs cours d'eau que nous avions à franchir. Nous suivîmes la passe de l'Arc jusqu'à Loggan où nous la quittâmes pour descendre la passe de Wapia ou du Cheval-qui-Rue jusqu'au ranche Van-Horne, près de la station Ottertail, sur le chemin de fer canadien du Pacifique. Nous fîmes l'ascension des montagnes nommées, mais nous trouvâmes environ huit pieds de neige autour du signal, dont le sommet seul apparaissait au-dessus de la surface; tandis que le signal de la montagne des Tempêtes, bien qu'ayant douze pieds de hauteur, ainsi que plusieurs autres, étaient complètement invisibles.

Le temps était bien changeant, et il ne paraissait pas profitable d'attendre la disparition de la neige, surtout parce que nous avions des travaux à faire dans les Selkirks. Les chevaux furent donc conduits à Palliser et expédiés par le chemin de fer à Illecillewaet, le point accessible le plus rapproché du terrain de nos opérations futures. Les hommes et l'équipement de campagne furent aussi transportés par chemin de fer à Beavermouth, à partir duquel endroit nous fîmes l'ascension de la chaîne de montagnes situées entre les creeks du Castor et du Quartz, pour compléter les travaux qui avaient été arrêtés par l'épaisseur de la neige à l'automne précédent. Nous établîmes un signal à 6,500 pieds au-dessus de la voie ferrée du chemin de fer canadien du Pacifique et à environ six milles au sud-ouest de Beavermouth. On a recueilli les données nécessaires pour faire une carte en prenant des lectures d'azimut sur divers pics, et des photographies du pays environnant.

La chaîne sur laquelle nous nous trouvions se compose de quartzites et de schistes séparés par de nombreuses veines de quartz, dont un grand nombre de gros morceaux ont été emportés dans le cours d'eau à l'est, donnant ainsi origine au nom de creek du Quartz.

De Beavermouth nous suivîmes le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'au creek Plat, à cinq milles à l'est d'Illecillewaet, et nous nous préparâmes à descendre vers le sud par la vallée de la rivière Incomappleux ou creek du Poisson, comme on l'appelle dans le pays. Ce dernier cours d'eau considérable prend sa source dans les grands champs de glace et les glaciers situées au sud et à l'est de Glacier-House. De fait la branche nord de la rivière Incomappleux sort de l'angle sud-ouest du grand champ de glace près de Glacier-House, d'où coule la rivière Illecillewaet, les deux cours d'eau ayant leur source à environ cinq milles l'un de l'autre. A environ un mille à l'ouest de la glace, la branche nord de l'Incomappleux se joint à une branche plus considérable venant du glacier Van-Horne, situé presque franc sud du confluent des deux creeks. Le cours d'eau principal ainsi formé coule dans une direction ouest pendant trois milles, et ensuite fait une courbe jusqu'à ce que son cours soit presque franc sud, dans laquelle direction il continue pendant quinze milles, et ensuite, inclinant légèrement vers l'ouest, se rend droit au bras nord du lac aux Arcs supérieur. A partir de son embouchure nous voyageâmes S. 16° E, en remontant la vallée du creek Plat par une pluie battante jusqu'à un sommet alpin dominant l'Incomappleux.

Durant tout le temps antérieur nous avons été retardés et ennuyés par de fortes pluies et averses, mais nous n'avons eu aucun changement dans la contrée où nous venons d'entrer ; de fait c'était pire, car dans les mois d'août, septembre et octobre nous avons eu cinquante-cinq jours de pluie ou de neige, tandis que durant les dix-sept jours restants les nuages sur le sommet des montagnes et parfois dans les vallées étaient bien menaçants. De notre camp sur le sommet mentionné ci-dessus nous sommes montés sur un pic élevé du mont Bonney situé à l'est.

Lorsque j'étais à Ottawa, j'ai vu une carte préparée par MM. Huber et Topham, dans un rapport de la Société Royale de Géographie, qui indiquait un pic que j'avais aussi localisé de la rivière Spillimacheen dans le but de m'en servir comme station de triangulation. Les messieurs que je viens de nommer indiquaient cependant la montagne comme étant située près de ce qu'ils appelaient la rivière Lardo. En étudiant la question j'avais des doutes sur l'exactitude de cette nomenclature, des doutes qui furent subséquemment confirmés.

Mon intention première en faisant l'ascension du pic au sommet du creek Plat était de déterminer si l'on pouvait ou non atteindre la montagne vue de la Spillimacheen, en suivant l'Incomappleux jusqu'à sa source, et traverser les montagnes jusqu'au cours d'eau indiqué comme étant le Lardo. De la hauteur de 9,000 pieds que nous avons atteint, nous avions une assez bonne vue du pays, et il était évident que pour y aller en passant par la source de l'Incomappleux il faudrait nécessairement traverser plusieurs milles de glace et y camper. J'ai vu que le cours d'eau en dernier lieu nommé coulait presque franc sud beaucoup plus loin dans l'est qu'on le supposait, et aussi que plusieurs grands affluents s'y jetaient en venant de l'est. En apparence donc on pouvait atteindre plus facilement le pic objectif en partant de l'un de ces confluents. Je trouvai aussi que le pic sur lequel nous nous trouvions nous offrait une vue passable de l'Incomappleux; je photographiai donc la contrée de tous côtés et bâtis un cairn qui serait visible d'une distance de plus de vingt milles en bas de la vallée, et servirait à contrôler les longitudes de notre arpentage à la marche.

Nous descendîmes dans la vallée de l'Incomappleux par ce que l'on appelle dans le pays "Jeopardy Slide," une étendue de montagnes abruptes de plusieurs milles dont le bois a été complètement enlevé par de formidables avalanches de neige. Un camp fut établi sur un des rares plateaux le long de la rivière, à environ cinq milles et demi du sommet du creek Plat.

On a fait en remontant la vallée une exploration dont le mont Bonney était le point objectif; mais à environ trois milles et demi de notre camp la rivière sortait d'un cañon, au delà duquel nous avons trouvé qu'il était impossible de faire passer les chevaux sans couper un sentier. C'était hors de question, et comme on voyait que le mont Bonney était encore enveloppé de neige épaisse, nous retournâmes sur nos pas, traversâmes la rivière, et allâmes vers le sud en suivant la rive gauche. A environ trois milles nous traversâmes le creek Freeze, qui durant les chaudes journées de l'été est un torrent impétueux, mais le soir redevient un petit ruisseau. Nous franchîmes plusieurs larges chemins d'avalanches de neige couverts de bois fourré d'aulnes, de fougères, d'orties et d'aralies épineuses poussant plus haut que la tête d'un homme. Il avait plusieurs milles de ce genre de pays, ce qui rendait le voyage très désagréable, parce que les orties nous frappaient les mains, la figure et le cou et y formaient des plaies, tandis que les épines acérées des aralies nous perçaient, restaient dans la chair et s'envenimaient au bouts de quelques heures. Le reste de la route était densément boisé, mais comparativement exempt de broussailles, les plus grands obstacles que nous avons rencontrés étant de grands arbres tombés à terre, et des endroits sourceux où les chevaux s'embourbaient. A environ treize milles du sommet du creek Plat, nous traversâmes le premier grand affluent auquel on a donné le nom de creek de la Bataille, en mémoire de la rencontre d'un chercheur de mines avec un ours gris. Nous campâmes à la source de la Bataille, à environ un mille au sud du creek du même nom et tout près de l'Incomappleux. La source est assez curieuse à cause de sa grandeur extraordinaire (ayant environ 20 pieds de large), et à cause du fait que son fond se compose de granit désagrégé que l'action des eaux conserve bouillant et présente une apparance blanche laiteuse. Comme son débouché était obstrué de tronc d'arbres, on n'a pu évaluer sa décharge d'une manière digne de foi, mais elle

doit être énorme. Nous avons descendu la vallée jusqu'à environ quatre milles plus loin, en traversant l'embouchure d'un grand affluent venant de l'ouest et connu dans le pays sous le nom de creek McDougall. Nous avions intention d'explorer la vallée de ce creek en la remontant ; mais les nuages étaient bas dans la vallée et nous ne pouvions prendre que peu de notes sur la topographie, de sorte que l'idée fut abandonnée.

On remarqua que les eaux de ce cours d'eau étaient claires, tandis que toutes les autres étaient chargées de vase charriée avec la neige et les glaces fondantes. Il est possible que le creek sort d'un lac où la vase se dépose, ce qui expliquerait la limpidité de l'eau courante.

De notre camp à la source de la Bataille nous remontâmes le creek de ce nom, nous servant de chevaux de bât sur environ deux milles et demi, au delà desquels nous avons pris les bâts sur nos propres dos. J'avais déjà voyagé dans des parties de pays très rudes, mais celle où nous entrâmes alors dépassait de beaucoup tout ce que j'imaginais exister au Canada. La première journée nous voyageâmes depuis 9 heures du matin jusqu'à 6.30 du soir, et nous n'avançâmes que de deux milles; et jamais nous avons fait plus de trois milles en une seule journée. Pendant des milles notre route passait à travers des jungles entrelacées de fougères, d'orties, d'aulnes et d'aralies épineuses, et par dessus des éboulements de gros cailloux granitiques défendus par des fourrés des terribles broussailles dont je viens de parler. Finalement nous grimpâmes dans une haute vallée d'une fourche du creek de la Bataille, et jetâmes le camp à 6,000 pieds, à environ un mille et demi du pic sur lequel nous avions projeté durant la dernière campagne d'installer notre signal. Il a fallu faire un circuit de plus de cent dix milles depuis le signal de Spillimacheen pour atteindre la position que nous occupions alors; la seule de laquelle nous pouvions atteindre le pic sans traverser d'immenses champs de glace.

Le camp était situé sur le versant ouest du faîte ou chaîne de l'axe des monts Selkirks, à quelques treize milles à l'ouest de la tête de la branche du milieu de la rivière Spillimacheen, et à environ la même distance et suivant le creek de la Bataille à partir de l'Incomappleux.

Nous avons trouvé que le cours d'eau appelé Lardo par MM. Huber et Topham n'était autre que le creek de la Bataille, qui prenant sa source à environ quatre milles au sud de la fourche sud de l'Incomappleux, coule dans une direction sud pendant quatre milles en suivant la base ouest de la chaîne de l'axe et la tourne rapidement en une courbe d'environ un mille et quart de rayon jusqu'à ce que son cours soit nord, puis il tourne abruptement et se jette à l'ouest dons l'Incomappleux, en se coupant un passage à travers la grande chaîne de granit qui borde ce cours d'eau. Sur la plus grande partie de sa longueur la vallée est presqu'un canyon avec parois de granit et de syénite, ayant à bien des endroits plus de mille pieds de haut, et à certains endroits dépassant deux mille pieds.

Nous ne pûmes atteindre le point le plus élevé de la montagne, choisi pour la station de triangulation, ayant été arrêtés par de vrais précipices de roc ou de glace à chaque tentative ; mais plus tard nous réussîmes à placer un signal sur un pic un peu plus élevé, à 10,000 pieds au-dessus de la mer, à environ deux milles et demi à l'ouest du point que nous avions en premier lieu essayé d'atteindre. Je m'assurai de l'élévation ci-dessus citée au moyen du baromètre anéroïde, qui indiquait une ascension de 7,500 pieds à partir de notre camp sur l'Incomappleux. Pendant que nous étions campés dans la vallée alpine de la branche du creek de la Bataille, nous tuâmes un ours gris, de l'espèce connue sous le nom de "face pelée," à moins de soixante et quinze verges de nos tentes ; il était passablement gros, et pesait environ de six à sept cents livres. Bien que la chair ne puisse être considérée un mets délicat, ce fut un très agréable supplément à nos provisions qui étaient presque épuisées, à cause du temps extraordinairement long qu'il a fallu prendre pour remonter le creek de la Bataille, et de deux jours de retard par la pluie et par la neige. L'animal dont je viens de parler a été le seul gros que nous ayions tué, bien que nous ayions vu des ours à une certrine distance en différentes occasions, et que nous ayions fréquemment remarqué des traces fraîches de grandes dimensions. Un ours gris aperçu sur le versant sud du mont Bonney était un animal énorme, dont la grosseur paraîtrait incroyable à une personne qui ne l'aurait pas vu. Le caribou paraît

assez abondant, parce que leurs sentiers conduisent dans toutes les directions; nous n'en avons vu cependant que deux.

Les traces de daims étaient nombreuses sur les plateaux sablonneux dans le voisinage du creek McDougall, mais nous n'en avons pas vu un seul pendant que nous y étions.

Les animaux à fourrures paraissaient rares.

Avant de quitter cette section du pays nous descendîmes de nouveau la vallée de l'Incomappleux dans l'espérance de trouver le chemin que le gouvernement de la Colombie-Britannique fait construire depuis le lac aux Arcs supérieur. Nous fûmes désappointés en cela, et nous apprîmes subséquemment qu'il y avait une lacune de plusieurs milles entre le bout du chemin et l'endroit jusqu'où nous étions descendus.

Etant revenus à notre premier camp dans la vallée de l'Incomappleux, un sentier de piétons fut coupé à travers la jungle d'aulnes le long de la partie supérieure de la rivière, afin de tenter l'ascension du mont Bonney du côté sud.

Dans la nuit qui précéda le jour où nous projettions de partir une forte pluie commença à tomber et continua pendant deux jours, après quoi il neigea pendant deux jours, et se changea ensuite en pluie. Il plut et neigea pendant dix jours sans une heure d'interruption à peine, et ensuite après une seule journée nuageuse nous eûmes trois jours de pluie continuelle suivie de plusieurs jours de temps variable. Nous fîmes alors une tentative d'ascension du mont Bonney, mais lorsque nous fûmes rendus à une altitude de 8,500 pieds des avalanches de neige qui se précipitaient dans les vallées nous avertirent que l'entreprise était extrêmement hazardeuse, tandis que le sommet de la montagne était enveloppé de neiges épaisses, qui rendaient presque probable l'impossibilité d'ériger un signal si nous atteignions le pic. Comme nous étions en octobre, il y avait peu de chance que le neige disparût du sommet des montagnes, et il fallut renoncer à l'espoir de grimper jusqu'au plus haut point du mont Bonney durant cette campagne.

Il était tombé environ quatre pieds de neige sur le chemin qui traverse le faîte du creek Plat; mais lorsque je le traversai la profondeur était réduite à deux pieds environ, ce qui suffisait pour laisser passer un cheval.

En revenant nous coupâmes à l'embouchure du creek Plat, et de là nous remontâmes le creek du Caribou, qui se réunit à l'Illecillewaet en venant du nord à une faible distance au-dessus du creek Plat. D'une montagne près de la tête du creek en dernier lieu nommé nous observâmes qu'une ouverture ou vallée située environ N. 30° O., par rapport à Gold Hill à la tête du creek du Caribou, paraissait s'étendre le long du versant ouest du partage des eaux des Silkirks sur environ de vingt à trente milles du chemin de fer. Il est possible que cette grande dépression fasse partie du bassin du creek Downie, mais il est également possible qu'une partie s'égoutte dans le creek Gold, à quelques milles au nord du premier creek nommé.

Nous n'avions vu que les versants supérieurs de cette vallée, et nous avions intention de l'explorer; mais en atteignant Gold Hill il y avait tant de neige sur le terrain que les chevaux de somme ne pouvaient y passer. Nous retournâmes donc à la vallée Illecillewaet et nous la descendîmes jusqu'à Twin Butte, à dix-huit milles environ à l'ouest de la station d'Illecillewaet. Le temps fut presque continuellement mauvais, avec de fréquentes chutes de neige ou de pluie, et les nuages fouettant la tête des arbres dans les vallées, nous empêchèrent de songer à faire les moindres travaux sur le sommet des montagnes; parce qu'en passant à travers les broussailles mouillées sur les versants, les vêtements d'une personne deviennent complètement imprégnés, de sorte que quelques minutes après être arrivés dans l'atmosphère glacée des pics, ils deviennent aussi raides qu'un morceau de glace, et l'occupant a lui-même une chance d'arriver dans le même état.

De Twin Butte nous fîmes l'ascension d'une haute montagne située dans le sud-est; mais à environ deux mille pieds au-dessus de la vallée nous entrâmes dans des nuages épais où nous perdîmes notre route, et bien que nous fussions arrivés au sommet nous n'avons pas atteint le point le plus élevé. Notre expérience nous porta à attendre que le temps s'éclaircit, ce qui eût lieu après plusieurs jours. Nous attaquâmes alors la montagne et réussîmes à placer un signal sur son point le plus élevé.

Nous fîmes des arrangements pour traverser l'Illecillewaet et y placer un signal, mais le temps se gâta de nouveau et le sommet des montagnes était couvert

de neige si épaisse qu'il n'y avait aucune chance de continuer les travaux. L'attirail du camp fut donc expédié à Morley, où il fut emmagasiné et les hommes congédiés.

L'humidité que nous avons éprouvée était si forte que les tentes étaient tachées, bien qu'elles eussent été montées tout le temps excepté lorsque nous levions le camp. La précipitation sur le versant ouest de la chaîne de l'axe des Selkirks est très grande, mais diminue rapidement vers la rivière Colombie dans l'ouest. La raison de cela est probablement que les Selkirks sont les premières montagnes réellement hautes que rencontrent les nuages et les bancs de brouillards que l'océan Pacifique chasse vers l'intérieur, et qui, frappant cette grande chaîne de montagnes couvertes de glace, y laissent la majeure partie de leur humidité tenue en suspens.

Dans les journées claires et par les temps calmes des nuages se forment par évaporation sur les glaciers et les champs de glace, mais s'éloignent rarement des pics environnants, quelques-uns précipitant leur humidité lorsque le soleil se couche dans l'ouest, tandis que d'autres se fixent dans le fonds des vallées pendant la nuit; mais à mesure que le soleil s'élève et réchauffe l'air, les nuages remontent et se réunissent autour des pics, produisant parfois des effets de scène d'une grandeur indescriptible.

Les vues dans les vallées inférieures ne sont pas, en général, aussi belles que celles qu'on obtient dans les montagnes Rocheuses; mais lorsqu'on atteint les hautes vallées l'extrême beauté du paysage dépasse toute imagination. Dans bien des endroits la végétation atteint le pied d'énormes glaciers qui descendent dans presque chaque vallée; et lorsque les gelées de l'automne touchent les différentes plantes, les versants de montagnes sont enveloppés d'une auréole de couleurs nuancées du blanc et du bleu des neiges et des glaces au vert sombre des sapins et des épinettes des vallées inférieures.

BOIS.

Le long des rivières Illecillewaet et Incomappleux il y a des quantités considérables de bois de prix, dont la plus grande partie accessible sur la première de ces rivières a été, je crois, concédée. Le bois se compose de sapin, épinette, pruche et quelques cèdres.

Les plus petits arbres conviennent pour des traverses de chemin de fer, et augmentent en valeur chaque année, parce que le chemin de fer canadien du Pacifique et ses différents embranchements en emploient d'immenses quantités.

Sur l'Incomappleux, à partir du voisinage du creek de la Bataille en descendant, il y a une quantité de gros cèdres, dont quelques-uns mesurent environ trente pieds de circonférence, à cinq pieds de terre, et on estime qu'ils ont de douze à dix-huit pieds de circonférence à vingt pieds plus haut. La plus grande partie de ce cèdre est pourri au cœur, mais les arbres plus petits sur le versant de la vallée paraissent être de meilleure qualité. Le gros du reste du bois se compose de grande pruche en apparence saine, entremêlée d'une petite quantité de pin (*pinus ponderosa*). Ce dernier arbre atteint une grosseur considérable; nous en avons remarqué qui avaient de douze à seize pieds de circonférence.

Si les différents terrains miniers de cette vallée sont riches, tout ce bois sera d'un grand prix; mais même maintenant on pourrait facilement le vendre en le faisant flotter en descendant le lac aux Arcs, où l'on pourrait le débiter, et le bois de construction pourrait être expédié aux différentes villes qui surgissent dans cette région.

Le seul obstacle aux opérations forestières à bon marché dans cette vallée est l'épaisseur de la chute de neige, qui pourrait nuire au transport des pièces jusqu'à la rivière.

Tout le bois que nous avons remarqué se trouve dans la zone du chemin de fer, et fait par conséquent partie des terres fédérales.

MINÉRAUX.

Comme toutes les étendues de terres minérales que nous avons traversées au cours de nos travaux ont aussi été visitées par M. E. D. Ingall, I. M., de la commission géolo-

gique, je n'entreprendrai pas d'en parler longuement, parce que son rapport sera nécessairement bien plus complet que tout ce que je pourrais espérer en dire. A partir du coude supérieur de l'Incomappleux une grande chaîne de rochers minéraux coupe les montagnes sur le côté est de la vallée dans une direction sud vers le creek Freeze, une distance d'environ cinq milles. Des réclamations ont été jalonnées sur toute cette couche, et des travaux d'exploitation étaient en pleine activité lorsque nous y sommes passés.

Sur le côté opposé de la rivière se trouve une autre chaîne de rochers sur laquelle plusieurs réclamations ont été jalonnées et des travaux faits. Le minerai que nous avons vu était une galène argentifère qu'on disait être très riche.

Une ceinture de granit traverse la vallée de l'Incomappleux, s'étendant depuis près du creek Freeze jusqu'à l'embouchure du creek McDougall. Comme les chercheurs de mines considèrent avec défaveur cette formation on a fait peu de recherches, si ce n'est aux endroits nommés, à cause de la grande difficulté qu'il y a de franchir cette formation granitique.

Dans le district Illecillewaet des réclamations minières se chiffrant par centaines ont été jalonnées et quelques-uns y ont dépensé certaines sommes d'argent en travaux. Celles qui sont dignes d'attention ont été si souvent mises sous les yeux du public dans les journaux qu'il n'est pas nécessaire de les nommer ici.

Il est certain que quelques-unes de ces réclamations sont d'un grand prix ; mais pour des raisons que je ne connais pas on y faisait très peu d'ouvrage pendant que j'étais dans cette région.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. S. DREWRY,

Arpenteur des terres fédérales.

N° 13.

RAPPORT DE J. J. McARTHUR, A.T.F.

Lever topographique dans les montagnes Rocheuses,

Ottawa, 5 janvier 1893.

M. E. Deville,
Arpenteur général, Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le relevé photo-topographique fait par moi durant la dernière saison.

Je partis d'Ottawa le 17 juin et j'arrivai à Morley le 21, où je trouvai mes chevaux en excellente condition. Je partis de là le 27 pour les montagnes, et j'arrivai le 1er juillet à Banff, où il survint un retard de quelques jours pour faire ferrer les chevaux. J'arrêtai au garage de la Montagne-du-Chateau, parce que j'avais quelques travaux à faire dans le voisinage des lacs Twin. Le temps étant bien défavorable à mes opérations, je ne pus continuer mon voyage que le 19 juillet. Je passai quelques jours aucreek Baker, et j'occupai de nouveau deux stations de l'an dernier dont les vues n'avaient pas été satisfaisantes, et je passai aussi une semaine à Laggan, où j'occupai quatre stations photographiques, en prenant la chaîne de faîte des montagnes Rocheuses au sud du lac Louise et du mont Temple.

Le 2 août nous atteignîmes le lac du Cheval-qui-rue (ou Wapta), et nos travaux de campagne proprement dits commencèrent alors.

De ce camp nous occupâmes quatre stations géodésiques et quatre stations photographiques. La neige était très épaisse sur les montagnes pour cette époque de l'année.

Le 14 nous partîmes vers le sud en remontant le creek de la Cataracte, qui se décharge près de la station d'Hector, et ce même soir nous plantâmes nos tentes sur la ligne de partage conduisant à la rivière de la Queue-de-Loutre; ayant fait avec mon assistant une ascension en route. La distance est d'environ neuf milles et le sentier par places très mauvais.

La paroi est de la passe est formée par la chaîne de faîte des montagnes Rocheuses, qui a plus de 11,000 pieds au-dessus de la mer.

De ce camp nous occupâmes une station de chaque côté de la passe et une station photographique, et nous plaçâmes aussi un point de repère, A. XIV. Il y a une magnifique étendue de contrée semblable à un parc sur cette ligne de partage, et de l'un des sommets la vue de tous côtés est d'une grandeur indescriptible. D'une des stations j'ai compté seize lacs alpestres, dont l'un est d'une beauté beaucoup plus frappante qu'aucun de ceux que j'avais vus jusque-là. Il a environ un demi-mille de longueur et est situé entre deux hauts éperons à l'est de la passe à une altitude de 8,000 pieds. Les montagnes s'élèvent comme des murailles de 2,000 pieds à partir du bord de l'eau. Un glacier à pic se trouve à l'extrémité est et l'eau qui mine la glace fait tomber de gros blocs, laissant une claire paroi bleue, et la surface du lac, en conséquence des glaces qui tombent, est parsemée d'icebergs en miniature. Le lac est formé par la moraine des glaciers qui a bloqué la gorge à travers laquelle une rivière de glace surgissait autrefois ; la plupart de ces lacs alpestres ont été formés de cette manière. L'eau filtrant à travers la crête obstruante forme un creek qui coule vers le sud.

Nous suivîmes ce cours d'eau environ huit milles jusqu'à la Queue-de-Loutre, où nous fîmes une halte. La route est à certains endroits bien incertaine, et il y a des collines très raides. A environ mi-chemin il y a une expansion du creek qui était rempli de petites truites.

De ce camp nous occupâmes trois stations géodésiques et placâmes un point de repère A. XV, à l'endroit où le chemin traverse la rivière.

Le 23, j'envoyai mon équipement en bas par ce cours d'eau vers le chemin de fer, et je fis avec mon assistant une ascension de la haute montagne à l'est de la passe.

Bien qu'il y eût plus de cinq milles jusqu'au sommet et plus de 10,000 pieds au-dessus de la mer, l'ascension a été comparativement facile, mais la descente, en suivant une autre chaîne, au pied de laquelle nous devions camper, a été lente et difficile. Du côté nord se trouvait un grand glacier, et il nous fallut prendre deux ou trois glissades beaucoup plus raides que j'en avais déjà essayé.

Il y a plusieurs réclamations en partie exploitées le long de la Queue-de-Loutre, et les chercheurs de mines ont ouvert un bon chemin jusqu'à environ quinze milles du chemin de fer.

J'ai dû réoccuper ma station sur le mont Stephen, où j'avais érigé un signal en 1887, et par conséquent, après avoir fait une autre ascension à l'est de la passe nous partîmes pour Field, où nous arrivâmes le 25, et nous campâmes dans une petite prairie au pied du plateau de la rivière.

A cause du temps défavorable, nous ne commençâmes l'ascension que dans l'après-midi du 30. En 1887, nous avions fait l'ascension et la descente le même jour, mais cette fois je décidai de faire un camp près de la lisière du bois. Après dîner, accompagné de deux hommes et de deux chevaux de bât, je commençai l'ascension de la montagne, et comme le temps paraissait très changeant nous avons pris assez de provisions pour plusieurs jours. Il n'y avait pas de chemin, et nous fûmes obligés de nous frayer un chemin à la hache. Quelques-unes des pentes étaient très raides et l'un des chevaux devint épuisé lorsque nous fûmes rendus à environ 2,000 pieds au-dessus de la vallée. Nous lui enlevâmes le bât et nous divisâmes sa charge entre nous et continuâmes notre ascension.

Nous campâmes à quelques centaines de pieds de la limite du bois, près d'un petit creek, et nous eûmes assez de chance pour trouver un endroit pour faire paître nos chevaux. La pente était d'environ 30°, mais les broussailles abondaient, et nous avons réussi à construire un camp confortable appuyé à quelques arbres. Nous étions alors à environ 7,000 pieds au-dessus de la mer. Il gela bien fort durant la nuit, et dans la matinée le ciel se couvrit et il soufflait un vent froid de l'ouest. Il y avait forte apparence de pluie ou de neige, et nous hésitions à nous mettre en marche, et enfin je me décidai à grimper jusqu'aux falaises, et si le temps ne devenait pas plus favorable de cacher nos instruments et de revenir au camp.

Accompagné de mon aide je partis à sept heures, en suivant la même route qu'en 1887, qui est le seul qui soit possible de prendre.

J'avais emprunté un drapeau d'un hôtelier à Field, pour le planter sur le sommet, et nous transportions une perche de pin sec d'environ 15 pieds de long pour servir de mât. A mesure que la matinée avançait le temps s'éclaircit et il y eût quelques giboulées de neige; mais lorsque nous atteignîmes les rochers à 10 heures, le soleil perçait les nuages.

Nous étions alors à environ 2,000 pieds du sommet et chaque pas était plein de danger. Nous tenant tout près l'un de l'autre nous commencâmes à monter la gorge en forme de V, en déplaçant à chaque pas des roches désagrégées qui roulaient comme un tonnerre dans les précipices.

Je n'eûs aucune difficulté à suivre mes anciennes traces jusqu'à ce que nous fussions rendus jusqu'à la deuxième étage de rochers, que pour remonter en 1887 j'avais été forcé de me couper un passage sur un plan très incliné de glace qui remplissait une profonde fissure. A ma surprise la face de la montagne avait grandement changé depuis ce temps, parce qu'au moins 200,000 pieds cubes de rochers qui formaient la parois occidentale de la fissure s'étaient déplacés et avait roulé dans l'amphithéâtre au-dessous. Nous ne fûmes par conséquent pas obligés de franchir des glaces, et sans difficultés nous arrivâmes au sommet de la gorge, où nous laissâmes nos alpenstocks. Le sommet doit avoir au moins 20 pieds de moins qu'à l'époque de ma première visite, et où à cette époque nous n'avions qu'à franchir une étroite lacune pour passser sur un chemin de roches, il nous fallait maintenant l'atteindre en escaladant une paroi presque perpendiculaire, et à un certain moment je crus que nous en serions empêchés; mais avec le secours de mon aide et du long mât je réussis à surmonter la difficulté, puis je hissai mon aide au moyen d'une corde.

Une ascension d'environ 500 pieds de plus d'une pente raide et dangereuse nous amena sur le haut des rochers, et nous pouvions voir notre cairn sur le sommet. Il n'était éloigné qu'à quelques centaines de verges, mais pour y arriver il fallut fran-

chir quelques-uns des endroits les plus dangereux de l'ascension. La chaîne de roches se rétrécit et forme une parois brisée, n'ayant par places guères plus de trois pieds de large avec de nombreuses brêches. Le côté nord est un vrai précipice de 2,000 pieds, et au sud il y a un immense amphithéâtre dont les côtés sont une suite de précipices séparés par d'étroits passages qui se retrécissent jusqu'à la limite du bois. Cette paroi était très pourrie; il nous fallait donc prendre de grandes précautions, parce que le déplacement d'une seule pierre aurait pu faire écrouler de grands morceaux; nous nous sommes aussi servis de la corde pour traverser les brèches dangereuses. Nous atteignîmes le sommet à 12.15, à sept heures de marche environ de la limite du bois.

Lors de ma première visite l'épaisse buée s'était élevée jusqu'à notre hauteur et cachait à notre vue les objets qui se trouvaient plus bas. Le spectacle offert à notre œil alors représentait la surface d'un océan parsemé d'îles constituées par les cîmes élevées des plus hautes montagnes, ou plutôt d'immenses icebergs flottant à sa surface; aujourd'hui la scène était composée de montagnes, glaciers, verdure, et de nuages d'une grande beauté. Nous étions à 6,375 pieds au-dessus de la vallée et à 10,425 pieds au-dessus du niveau de la mer; un aéronaute qui aurait traversé l'espace au-dessus de nous dans un ballon n'aurait pas mieux vu le pays. Loin au sud-ouest nous pouvions voir les monts Selkirks dépassant ceux situés plus en deçà, leurs pics bleu pâle, couverts de neige, se confondant presque avec les nuages. Au nord, à travers le cañon du Bras Nord se trouve l'immense champ de neige qui marque le sommet des montagnes Rocheuses, la seule preuve de l'existence de monts submergés étant offerte par les arêtes et les pics en partie recouverts de neige, qui apparaissent ici et là comme dans un effort pour se libérer de leur étreinte glaciale.

Regardant au nord-ouest notre œil rencontre une mer infinie de pics qui semblent étagés les uns au-dessus des autres jusqu'aux sommets perdus dans le ciel des monts qui bornent l'horizon. A nos pieds nous pouvions voir la ville de Field comme presque dans une plaine, avec ses hôtels, jardins, maisonnettes, et la terrasse de la rivière; la voie du chemin de fer dans ses méandres vers le sud-ouest ressemblait à un ruban couleur sable jeté négligemment à travers le tableau.

Lors de notre passage ici en 1887, il n'y avait pas de neige du tout; aujourd'hui, un banc de plusieurs pieds d'épaisseur couvre le sommet; pas une pierre de notre cairn n'avait été dérangée, et les inscriptions paraissaient aussi fraîches que lorsqu'elles furent écrites cinq ans auparavant.

En regardant en bas vers le lac du Cheval-qui-Rue nous vîmes un convoi de fret descendre la grande côte, mais le seul bruit qui nous arrivât fut le signal des aiguilles de sûreté. Nous suivîmes ce convoi dans sa course lente et silencieuse sur les courbes de la voie jusqu'à sa disparition apparente dans le cœur même de la montagne sur laquelle nous étions.

Pendant que j'étais occupé avec ma lunette mon aide posa un pavillon, la croix de Saint-George, de 3' x 10', à un tel point qu'on pouvait le distinguer de Field. J'en ai pris deux photographies pendant qu'il flottait au vent. Je regarde ce point comme le plus haut en Amérique sur lequel ait jamais flotté le pavillon anglais.

A 2 30 p.m. nos observations étaient terminées et nos vues prises, et avec un dernier regard languissant nous quittâmes pour opérer notre descente jusqu'au pied des falaises, qui fut aussi lente que notre ascension et même plus dangereuse, mais de là à la ligne du bois nous marchâmes rapidement. Arrivés au camp à 5 p.m. nous eûmes un bon repas et décidâmes de ne pas coucher sur la montagne; nous chargeâmes notre cheval de nos instruments et partîmes pour le grand camp, que nous atteignîmes une heure environ après le crépuscule—chemin faisant nous nous emparâmes de notre autre cheval que nous avions laissé attaché à un arbre et dont il s'était échappé le soir avant; à juger de son allure rapide en descendant la montagne, le jeûne forcé semblait lui avoir fait du bien—quelques membres de notre escouade se rendirent à Field le lendemain matin et indiquèrent le pavillon flottant sur le sommet, qui était visible à l'œil nu—et qui intéressa vivement touristes et autres. Il flottait encore quand nous traversâmes le sommet le 17 octobre.

Nous fîmes ensuite l'ascension du mont Carnarvon, un des plus haut pics de la chaîne Van-Horne. Regardant au sud-ouest nous pouvions voir de ce sommet une nuée de fumée roulant sur la cîme des Selkirks, et avant la terminaison de nos obser-

vations elle s'était changée en vapeur, état qu'elle conserva pendant plusieurs jours. Le matin elle pouvait être parfaitement claire, mais à mesure que le soleil approchait du méridien la fumée s'élevait et obscurcissait davantage l'horizon avec le progrès de l'après-midi. En partant à l'aube et atteignant les sommets de bonne heure dans le jour nous fîmes en sorte de créer trois stations dans le voisinage d'Ottertail, et le 10 septembre nous gagnâmes Leanchoil. Après quelques jours de délai j'ai occupé avec succès une station sur le mont Hunter, au-dessus de Palliser.

J'ai eu l'intention de me rendre à la passe Beaverfoot, mais j'ai abandonné cette idée et je revins à Field, le 15. L'atmosphère resta fumeuse, et comme nous avions quelques jours d'ouvrage à faire dans le voisinage du lac Emerald, nous y arrivâmes le 17. Le chemin qu'a tracé la Cie du chemin de fer du Pacifique traverse en grande partie une forêt de pins, ressemblant à un parc, sans menu bois. Il passe tout près du pont naturel à travers la Kicking-Horse. Un mur de roc ferme le chenal qui autrefois était recouvert par l'eau, mais près du centre l'eau a creusé un passage arqué par où le fil de l'eau s'échappe et tombe à 20 pieds plus bas.

Regardé d'en bas et borné en arrière par le mont Stephen, cela crée un magnifique tableau. Après avoir parcouru à cheval sept milles nous arrivâmes au lac, qui a environ un mille de long et dont les contours sont irréguliers. Nous élevâmes une cache et nous y laissâmes des ustensiles de cuisine ; plusieurs des hôtes du mont Stephen vont à cet endroit pour la pêche et jouir du paysage. Nous y prîmes trois espèces de truite excellente pendant le séjour que nous fûmes forcés d'y faire. Les perdrix et les coqs de bruyère abondaient autour du lac.

Nous fûmes retardés par la fumée jusqu'au soir du 19, quand la pluie commença et fut suivie par la neige le matin ; l'intempérie dura jusqu'au 26, quand le soleil apparaissant la neige, épaisse d'environ un pied dans la plaine et de plusieurs pieds sur les montagnes, disparut comme par magie.

Le 28 nous établîmes une station photographique sur la crête de l'est, regardant le cañon du Bras Nord, et nous vîmes de près le sommet recouvert de glaciers des montagnes Rocheuses. Le 29 nous fîmes l'ascension de la montagne au sud du lac. Sur les flancs des montagnes opposées, dans les traces de plusieurs avalanches de neige, les feuilles des arbres et les tiges des menus bois avaient pris une teinte jaune et rouge sous l'action des premiers froids, et le tout, se mariant à la teinte vert foncé des épinettes, produisait une scène enchanteresse. En arrière s'élevait une chaîne revêtue de neige haute de dix mille pieds, dont les espaces entre les plus hauts pics étaient occupés par trois immenses glaciers débouchant sur une moraine terminale commune, large d'environ un mille, d'où un ruisseau coule dans le lac à son extrémité orientale.

La scène, vue du rivage, quoique pas aussi imposante, est pleine de beauté quant on la voit par un beau jour d'automne. L'eau du lac est très claire et les prés couverts de neige, la forêt dense et les teintes vives variées du paysage sont fidèlement réfléchies sur sa surface.

Pendant toutes mes courses à travers les monts je n'ai pas rencontré d'endroit plus attrayant. Il ne se trouve qu'à trois milles. En ligne droite du poste du mont Stephen l'on pourrait facilement faire un sentier passant sur la montagne, ce qui donnerait un grain d'aventure à l'excursion ; aujourd'hui la course à cheval ou à pied est pleine d'intérêt. Le 30, nous nous rendîmes à la branche nord de la rivière du Cheval-qui-Rue, qui débouche du nord à quelques milles en aval de Field. A environ 7 milles de son embouchure, un creek pénètre dans un cañon du côté est, et sur le sommet de la falaise, du côté nord, j'ai établi un point de repère marqué A. XVI. A deux milles plus loin d'ici, la vallée tourne au nord et s'élargit ; nous nous rendîmes jusqu'à la latitude 51° 37' 30". Nous fîmes quatre ascensions dont, une à la station 18 de la triangulation du chemin de fer, située sur le bord de l'immense bassin à glacier, où naît la branche nord de la rivière du Cheval-qui-Rue. Nous travaillâmes très rapidement durant l'expédition, généralement changeant de station et faisant une ascension le même jour, mon aide et moi suivant pendant 10 à 12 milles nos provisions jusqu'au campement. Nous établîmes un point de repère B. XVI dans une petite prairie de la vallée, à deux milles au sud de la station 18. Nous étions de retour à Fied le 5 octobre.

Je désirais relier les lignes de subdivisions des vallées avec ma triangulation, et à cette subdivision je désirais gravir le mont Field, mais le froid survint ainsi qu'une tempête de neige qui couvrit les sommets des montagnes. Nous attendîmes patiemment, espérant qu'il arriverait un vent *chinook*, mais le froid augmenta de plus en plus, et le 16 nous partîmes pour Morley, que nous atteignîmes le 24 octobre. Je renvoyai alors mes hommes et remis mes chevaux à M. T. E. Wilson. Durant mon étude j'ai couvert une étendue de 500 milles carrés. Nous fîmes 42 ascensions et prîmes 250 vues qui réussirent bien. J'arrivai à Ottawa le 31 octobre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. J. McARTHUR,

Arpenteur des terres fédérales.

N° 14.

RAPPORT DE J. VICARS, A. T. F.

ARPENTAGES DANS LES CIRCONSCRIPTIONS DE KAMLOOPS ET NEW-WESTMINSTER, C.-B.

KAMLOOPS, C.-B., 28 décembre 1892.

A monsieur E. DEVILLE,
Arpenteur général,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant concernant mes opérations dans les circonscriptions de Kamloops et New-Westminster durant la saison dernière.

Quelques jours après avoir reçu vos instructions datées le 29 avril, je quittai Cannington, Ont., pour me rendre à Kamloops, où j'arrivai le seizième jour.

Après avoir vu M. Nash, l'agent des terres fédérales à Kamloops, au sujet des arpentages à faire dans cette région, je me rendis à New-Westminster, et je consultai avec M. McKenzie, l'agent des terres fédérales à cet endroit, sur les travaux à exécuter dans cette région.

Constatant que les travaux ne pouvaient pas être exécutés avec avantage dans la région de New-Westminster vu la crue des eaux de la rivière Fraser, je retournai à Kamloops et je commençai mes opérations dans le township 22, rang 11, à l'ouest du 6e méridien, où je fis un petit arpentage de subdivision.

Je me rendis ensuite à Shuswap et je fis certains arpentages de subdivision dans les townships 21 et 22, rangs 12 et 13, à l'ouest du 6e méridien. Ces travaux terminés je retournai à New-Westminster et fis la subdivision d'une partie des townships 5, 4 et 3, rangs 26, 27 et 29, à l'ouest du 6e méridien.

Voyant que les pluies abondantes m'empêchaient de continuer mes travaux avec avantage dans la région de la côte, je retournai à Kamloops, croyant pouvoir terminer certains travaux qui y étaient nécessaires, mais l'hiver y était déjà tellement rigoureux qu'il était réellement impossible de travailler en plein champ. En conséquence, je payai la plupart de mes hommes, n'en gardant que trois avec moi pour m'aider à traverser deux lacs dans le township 21, rangs 11 et 12, à l'ouest du 6e méridien.

Après avoir traversé ces deux lacs je retournai à Kamloops, je payai ces hommes, et j'arrêtai tous les travaux sur le champ pour cette saison.

Vu que les opérations de la saison consistaient dans le prolongement ou l'achèvement des arpentages faits dans le cours des années précédentes, et cela dans des sections du pays qui ont été déjà indiquées dans des rapports antérieurs, il s'en suit que tout rapport de ma part autre que celui d'une nature purement locale ne serait qu'une répétition des faits déjà relatés.

La partie du township 22, rang 11, à l'ouest du 6e méridien, arpentée par moi, est une région assez propre à l'agriculture, contenant beaucoup d'eau qu'il est facile de se procurer pour des fins d'irrigation. Cependant, elle est fortement boisée, ce qui rend le défrichement lent et dispendieux. Un grand nombre de colons se livrent à la culture des fruits et ils réussissent assez bien.

Les townships 21 et 22, rangs 11, 12 et 13, à l'ouest du 6e méridien, sont montagneux et ne peuvent être utilisés que comme pâturages, bien qu'il y ait une petite étendue de terre dans les vallées propre à la culture. Ces vallées, dans la section que j'ai arpentée, sont en grande partie occupées par des colons, dont l'objet principal en s'y établissant a été de se procurer du fourrage pour nourrir pendant l'hiver leurs animaux, qui passent l'été sur les montagnes, et non de cultiver du grain ou des légumes. Le manque de chemins est un grand obstacle au développement de cette localité, et les seules voies de communications qui existent aujourd'hui sont deux sentiers, dont l'un commence à Shuswap et s'étend jusqu'à Tappen-Siding, et l'autre

part du point de jonction du creek du Sentier (*Trail Creek*) avec le lac Shuswap et suit le creek du Sentier jusqu'au lac Creek-du-Sentier, (*Trail Creek Lake*) où il aboutit au sentier principal conduisant à la station de Shuswap. Ces deux sentiers pourraient être transformés en routes carrossables à peu de frais.

Les sections arpentées des townships 5, 4 et 3, rang 26, 27 et 29, à l'ouest du 6e méridien, contiennent de bonnes terres propres à être cultivées, et à une exception près ces terres sont occupées par des colons qui les ont déjà bien améliorées. Pour la culture des fruits cette région peut difficilement être surpassée par n'importe quelle autre partie du Canada. J'y étais lorsqu'on a fait la récolte des fruits, et je n'en ai jamais vu une plus abondante. Je n'exagère rien en disant que très prochainement la culture des fruits sera une des industries les plus importantes de la Colombie anglaise.

Je me permettrai de dire ici que l'intérieur de la Colombie-Britannique, et particulièrement la région de Kamloops, est un véritable paradis pour les amateurs du sport. Le gibier de toute espèce y abonde, principalement le chevreuil. Il n'est pas rare qu'un chasseur en abatte entre un à une douzaine dans une journée.

Les nouveaux règlements concernant les bornes en fer et les monticules dans la forêt sont à mon avis une grande amélioration comparativement aux anciens, qui exigeaient des bornes en bois et des amarques, et je suis convaincu que ce mode peut difficilement être amélioré. Le seul embarras qui existe c'est que le bétail en passant creuse le monticule en terre et il en résulte que les fosses se remplissent. J'ai cherché à y remédier autant que possible en exigeant invariablement des monticules en pierre, bien que j'aie été obligé de transporter les pierres sur un parcours considérable ou de creuser pour les extraire. J'ai même élevé des monticules en pierre autour des bornes de quarts de section chaque fois que la chose m'a été possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN VICARS.

Arpenteur des terres fédérales.

N° 15.

DÉTERMINATION DE LONGITUDES

PAR OTTO J. KLOTZ, A.T.F.

A Monsieur W. F. KING,
Astronome en chef,
Ottawa.

OTTAWA, 6 février 1893.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant du travail astronomique fait durant la saison dernière.

Au mois de mai 1890, la Société Royale du Canada, en session annuelle, a pris en considération la détermination transatlantique de la longitude de Montréal.

Après s'être assurée du support de l'Amirauté et de la coopération de l'astronome royal, la Société Royale a adressé un mémoire à l'honorable ministre de la Marine au sujet de la détermination de la différence de longitude entre Montréal et Harvard, dans lequel elle disait :—

" 1° Que des doutes ont été exprimés récemment sur l'exactitude des résultats des observations par lesquelles la longitude de l'observatoire de Harvard a été obtenue.

" Que cette inexactitude supposée affecte la longitude de tous les endroits dont la détermination dépend de Harvard, ou, pour mieux dire, affecte la position géographique de tous les points de ce continent.

" Et vu que les moyens d'observation et d'échange de signaux actuels, pour la détermination d'une différence de longitude transatlantique, sont plus parfaits que quand elle a été faite par les astronomes américains, cette société croit qu'il est très important que des moyens soient pris pour s'assurer de l'exactitude de cette détermination.

" 2° Le département de la Marine est intéressé plus spécialement dans l'accomplissement de ce travail, vu qu'il affecte la navigation.

" La détermination exacte de la position d'un vaisseau en mer, dont dépend souvent sa sûreté, est obtenue au moyen du chronomètre. En laissant un port canadien, il faut que l'erreur du chronomètre soit déterminée par la connaissance de la longitude du lieu et du temps local. Cette longitude (différence de Greenwich) est déterminée soit de la différence de la longitude de Montréal ou de celle de Harvard : donc, il est nécessaire que les longitudes des stations qui servent de bases soient déterminées avec une grande exactitude.

" 3° Que le but proposé est non seulement d'une importance canadienne et impériale, mais que son importance est aussi internationale."

Le gouvernement, agissant d'après les avis de ce mémoire, a fait voter un montant pour que ce travail se fît, avec l'aide des autorités de l'observatoire royal.

Les astronomes de l'observatoire royal et ceux du collège McGill, à Montréal, s'entendirent quant aux détails de l'ouvrage, et au mois d'août 1891, le directeur de l'observatoire McGill reçut de l'astronome royal les instruments nécessaires pour faire occuper deux stations canadiennes: Montréal et Canso.

Ces instruments devaient être examinés avant que l'ouvrage commençât. A la fin du mois de mars dernier, je reçus des instructions verbales de vous me nommant l'un des quatre observateurs qui devaient entreprendre cet ouvrage, les trois autres étant M. le professeur McLeod, du Collège McGill, M. H. H. Turner, premier assistant de l'astronome royal, et M. Hollis, aussi de l'observatoire royal.

Le travail commença le 5 avril 1892. Quatre stations furent occupées, chacune quatre fois de la même manière, avec cette différence seulement que les observa-

teurs changeaient de station chaque fois. Voici dans quel ordre les stations ont été occupées :—

—	Montréal.	Canso.	Waterville.	Greenwich.
1.	Klotz.	McLeod.	Turner.	Hollis.
2.....	McLeod.	Klotz.	Hollis.	Turner.
3.....	Turner.	Klotz.	Hollis.	McLeod.
4.	Klotz.	Turner.	McLeod.	Hollis.

Au 30 mai, la 1ère et la 2ème série d'observations étant complétées, l'ouvrage fut suspendu pendant les mois de juin et de juillet. Les observateurs de Greenwich employèrent cet intervalle pour faire une nouvelle détermination de la longitude de Paris, celle de 1888 ne donnant pas satisfaction complète.

L'ouvrage fut continué au commencement du mois d'août et terminé à la fin de septembre; néanmoins, des observations subséquentes furent faites au mois d'octobre par le professeur McLeod, alors de retour d'Europe, et par moi-même, pour déterminer notre équation personnelle.

De retour à mon bureau, je me suis d'abord occupé à mesurer à l'échelle les signaux échangés par le câble et le télégraphe. Ceci une fois terminé, j'ai sur votre demande terminé les calculs pour déterminer les limites de la zone du chemin de fer de la Colombie-Britannique. Une mention spéciale est faite dans le présent rapport de cet ouvrage. Au moment actuel, les mesures à l'échelle sont terminées, mais les calculs de réduction n'ont pas encore été entrepris.

APERÇU DE L'OUVRAGE ANTÉRIEUR.

Avant 1866, c'est-à-dire avant que la pose du câble transatlantique ne fût un fait accompli, les seuls moyens employés pour déterminer la longitude de points de répère sur le continent américain étaient les culminations de la lune, les éclipses et les occultations, et aussi le transport de chronomètres.

J'emprunte du *Coast Survey Report* pour 1867, les résultats obtenus jusqu'à cette date pour la longitude de Washington.

" 1° Résultats obtenus, soit par des observations d'éclipses, ou, des occultations :—

Walker, valeur obtenue des observations avant 1843.	$5^h\ 8^m\ 11^s\ 4$
Peirce, éclipse de 1851, 28 juillet.....	11.57
Peirce, émersion des Pléïades, 26 septembre 1839.....	11.45 ± 0.3
Peirce, émersion des Pléïades 1856-1861.	13.13

mais aucun des trois derniers résultats n'est considéré par le professeur Peirce comme définitif.

" 2° Des culminations de la lune :—

Walker, observations à Cambridge, 1843-1845.....	$5^h\ 8^m\ 10^s\ 01$
Loomis, observations à Hudson, 1838-1844.....	9·3
Gilliss, observations à " Capitol Hill ", 1838-1842.....	10·04
Walker, observations à Washington, 1845.....	9.60
Newcomb, observations à Washington, 1846-1860....	11.6 ± 0.4
Newcomb, observations à Washington, 1862-1863....	9·8

" Walker considérait $9^s{\cdot}96$ comme la valeur la plus probablement vraie, obtenue par les culminations de la lune, et le professeur Newcomb croyait que $11^s.1$, moyenne de ses observations de 1846 à 1863, était bien peu en erreur.

" 3° Par le transport de chronomètres entre Boston et Liverpool :—

Moyenne indistincte de 373 chronomètres avant 1849.	$5^h\ 8^m\ 12^s.46$
Valeur déduite par Bond de 175 chronomètres, expédition de 1849.....	11.14
Valeur déduite par Walker de 175 chronomètres, expédition de 1849.....	12.00

Valeur déduite par Bond de 175 chronomètres, expédition de 1849..... 12.20 ± .20
Valeur déduite par Bond de six voyages faits avec 52 chronomètres, expédition de 1855..... ..... 13.43 ± .19

" Il faut augmenter tous les résultats de ces longitudes de $0^{s}\cdot06$ pour les rendre conformes à la nouvelle détermination télégraphique faite par l'astronome royal de la différence de longitude entre Liverpool et Greenwich.

" L'on voit par ce qui précède que des déterminations qui semblent individuellement commander toute confiance diffèrent jusqu'à plus de quatre secondes entre elles ; et il appert que les plus discordantes sont justement les plus récentes et celles auxquelles on a plus de confiance.

" Le *Coast Surveg* n'a rien épargné, ni travail, ni trouble, ni dépense pour les déterminations faites par le transport de chronomètres ; d'ailleurs, cette détermination de longitude était ordonnée par un acte de la législature, et personne ne doute de la grande compétence du professeur Newcomb pour mener à bien un tel travail. Malgré tout cela, la détermination faite par le transport des chronomètres diffère de plus de trois secondes et demie de la valeur déduite, par le professeur Newcomb, des culminations de la lune telles qu'observées à l'observatoire de Washington depuis sa restauration, et comparées avec les observations faites à Greenwich. La valeur employée par le *Coast Survey*, de 1852 à 1859, était $5^{h}\ 8^{m}\ 11^{s}\cdot2$; depuis 1859, elle a été de $5^{h}\ 8^{m}\ 11^{s}\cdot8$. "

Le département du *United States Coast Survey* a immédiatement pris avantage de la pose du câble, en 1866, pour l'utiliser à la détermination de longitude transatlantique.

Les quatre stations occupées furent Greenwich ; Valence, Irlande ; Heart's Content, Terreneuve, et Calais, Maine. Ce dernier endroit faisait déjà partie de la chaîne des stations dont la différence de longitude avait été déterminée au moyen du télégraphe aux Etats-Unis.

Le moyen automatique d'enregistrer les signaux n'était pas en usage en 1866.

Le signal faisait dévier un tout petit miroir galvanomètre, et l'observateur enregistrait ce signal aussitôt en pressant une clef télégraphique qui communiquait avec l'horloge et un chronographe.

Cette méthode est défectueuse, à moins que les observateurs aux deux extrémités du câble n'enregistrent les signaux d'une manière absolument identique, ce qui n'est guère possible et peu probable. La longitude obtenue de cette manière est affectée par la moitié de la différence de cette équation personnelle entre les deux observateurs. Et de plus, lors de cette détermination de longitude transatlantique en 1866. il y avait entre Heart's Content et Calais (distance de 1,100 milles) plusieurs rediseurs automatiques, et il est très important d'avoir un circuit électrique non interrompu. Cette détermination de 1866 est basée sur les observations faites dans le cours de cinq nuits.

Voici ce que M. J. E. Hilgard dit du résultat final dans le rapport du *United States Coast Survey* pour 1872 :—

" Quoique la longitude ainsi déterminée soit beaucoup plus près de la véritable qu'aucune valeur ci-devant établie, il reste cependant matière à trop d'incertitude pour une station première. Cette incertitude, qui probablement n'excède pas un quart de seconde, est due en partie au fait que l'équation personnelle entre M. Dunkin, l'observateur à Greenwich, et M. Boutelle, l'observateur du *Coast Survey* à Calais, n'est pas connue, et de plus, quoiqu'il soit possible de mesurer le temps de la transmission de signaux par le câble, dans les deux directions d'aller et retour, l'on ne peut pas séparer la durée du temps d'un signal simple sans supposer que celui en sens contraire lui est égal ; cette supposition peut affecter le résultat par une fraction de seconde assez importante pour ne pas être négligée."

Le câble transatlantique français reliant Brest à Duxbury, Mass., et passant par les îles Saint-Pierre, fut complété le 23 juillet 1869, et le *United States Coast and Geodetic Survey* a immédiatement pris l'avantage offert par ce câble pour faire une nouvelle détermination afin de vérifier le premier résultat obtenu. Il n'y avait pas alors, cependant, de câble reliant Brest avec l'Angleterre ; pour cette raison ce ne fut qu'en 1872 que les observations furent complétées, et en même temps une nou-

velle détermination de longitude transatlantique fut faite, et cette fois une station intermédiaire fut occupée à Saint-Pierre, par où passe ce long câble.

Pour l'ouvrage fait en 1870, les deux bouts du câble à Saint-Pierre furent mis en contact à l'aide de leurs nombreux condensateurs, en sorte que les signaux furent échangés directement entre Brest et Duxbury, Mass. Le rapport du *Coast Survey* pour 1874 donne les résultats suivants pour la longitude transatlantique :—

Longitude de Cambridge (dôme de l'observatoire du collège Harvard) à l'ouest du méridien de Greenwich :—

1866	4h.	44m.	30s.	99±s·10.
1870			30s.	98±s·06.
1872			30s.	98±s·04.
Moyenne	4h.	44m.	30s.	98±s·04.
Washington—Cambridge	0h.	23m.	41s.	11±s.03.
Washington—Greenwich	5h.	08m.	12s.	09±s·05.

La longitude de l'observatoire du collège McGill, telle que déterminée en 1857 et basée sur celle de Québec et de Cambridge, est de $4^h\ 54^m\ 17^s{\cdot}74$.

Une liaison entre cet observatoire et le système de triangulation du *United States Coast and Geodetic Survey* fut faite en 1882, et la longitude ainsi déterminée est de $4^h\ 54^m\ 18^s{\cdot}87$.

En 1883 des observations furent faites à Montréal et à Cambridge, pour déterminer la différence de longitude entre ces deux observatoires, avec le résultat suivant :—L'observatoire du collège McGill est $9^m\ 47^s\ 510 \pm {\cdot}019^s$, à l'ouest du centre du dôme de l'observatoire du collège Harvard.

"La longitude des assises de la lunette méridienne de l'observatoire du collège McGill est conséquemment de $4^h\ 54^m\ 18^s\ 543 \pm {}^s{\cdot}045$ à l'ouest de Greenwich." (Trans. de la Société Royale du Canada, 1885.)

DÉTAILS SUR LA CONDUITE DE L'OUVRAGE.

Des signaux furent échangés tous les soirs, vers 6 heures et demie, à quelques exceptions près, pendant la saison d'ouvrage entre Montréal et Canso.

Ces signaux étaient partagés en deux séries, l'une de 40 signaux, et l'autre de 20 signaux respectivement, qui étaient alternativement faits par chacun des deux observateurs ; l'intervalle entre chaque signal était de 3 secondes environ.

Les observateurs se communiquaient aussi alors l'état de l'atmosphère et les probabilités du temps pour la nuit.

Des signaux semblables étaient échangés entre Waterville et Greenwich.

Aussitôt après l'on échangeait des signaux à l'aide du câble entre Waterville et Canso.

Ces signaux, faits à cinq secondes de distance, étaient aussi par séries, et étaient échangés alternativement par les observateurs.

Ces signaux, ainsi que les battements de l'horloge locale, étaient enregistrés à l'aide d'un chronographe, et les signaux du câble l'étaient sur un ruban de papier à l'aide d'un siphon que nous décrivons plus loin.

La combinaison de l'ensemble de ces signaux donne le moyen de faire une comparaison des horloges de Montréal, Canso, Waterville et Greenwich, l'une avec l'autre, pour à peu près le même instant.

Vers 9.30 h. p.m. (temps du méridien de Cornwall), les observateurs de Montréal et de Canso ayant alors observé la moitié de la série d'étoiles pour déterminer le temps local, échangeaient de nouveaux signaux. Il était convenu d'échanger ces signaux juste au milieu d'une série d'observations de temps, faites durant la même nuit, mais le temps ne le permettait pas toujours. Pour effectuer ces signaux, tous les rediseurs automatiques sur la ligne télégraphique entre Canso et Montréal étaient arrêtés, et un circuit non interrompu était ainsi formé.

Il a été ainsi échangé environ 8,000 signaux pendant la saison entre ces deux dernières stations. J'ai employé le *Berliner Jahrbuch* pour faire le choix de la liste des étoiles à observer, comme d'ailleurs j'en avais l'habitude lorsqu'il s'est agi de travail astronomique pour le département de l'Intérieur ces années dernières. J'ai ajouté à cette liste 11 étoiles prises de l'Almanach Nautique.

Pour une nuit d'ouvrage mon programme consistait à observer quatre séries d'étoiles, le télescope étant mis en sens inverse sur son support deux fois, une fois après la première série d'observations et l'autre après la troisième.

Chaque série d'étoiles était formée d'une étoile polaire, d'une sous-polaire (si possible) et de cinq ou six autres distribuées entre le zénith et 20° de déclinaison sud.

Le niveau était noté au commencement et à la fin de chaque série d'observations, et aussi entre le passage au méridien de deux étoiles si l'espace de temps le permettait.

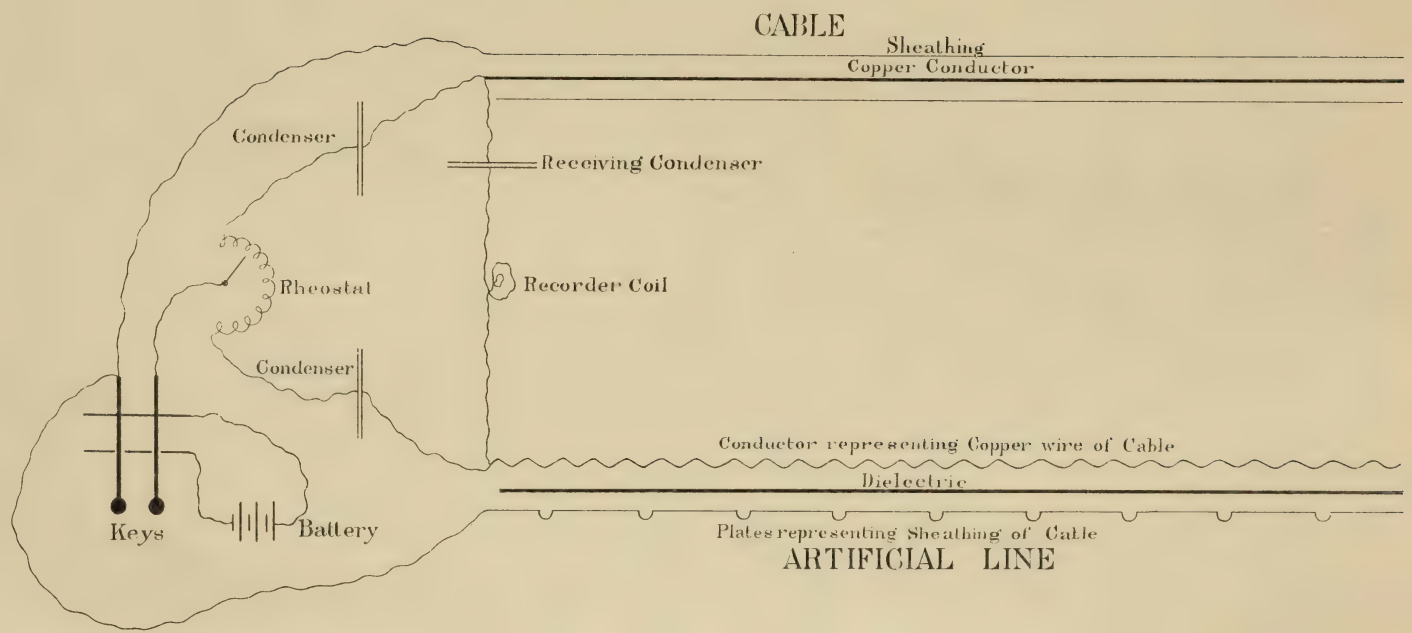
L'horloge sidérale de chacun des observatoires de Montréal et Canso n'étant pas placée dans la chambre d'observations, une montre, chronomètre sidéral, était employée pour trouver les étoiles.

La latitude de l'observatoire de Canso a été obtenue en observant l'angle formé par deux étoiles au moment d'élongation avec un altazimut de six pouces (patron connu sous l'appellation de D. L.).

Cette manière d'observer pour la latitude est traitée dans une autre partie de ce rapport.

Le tableau suivant montre l'ouvrage fait aux quatre stations mentionnées. Le mot " complète " signifie que le programme d'observation des quatre séries d'étoiles, tel que dit ci-haut, a été rempli, et que conséquemment une observation complète de temps a pu être faite :—

Date.	Montréal.	Canso.	Waterville.	Greenwich.
1892.				
19 avril		Complète.	Complète.	Complète.
20 "	½ Complète.	"		
21 "		"		Complète.
22 "			Complète.	"
23 "			"	"
24 "	Complète.	Complète.		
25 "	"	"		Complète.
26 "	"	"	Complète.	"
27 "		½ "		
5 mai			Complète.	Complète.
6 "	Complète.		"	"
7 "			"	
9 "	Complète.		"	Complète.
10 "	"	Complète.		"
11 "			½ Complète.	"
12 "	Complète.			"
13 "	"	Complète.	Complète.	
14 "	"			Complète.
15 "		Complète.	½ Complète.	
16 "	Complète.			
17 "	"	¼ Complète.		
16 août			Complète.	½ Complète.
17 "	Complète.			½ "
18 "	"		Complète.	½ "
19 "			½ "	
20 "	Complète.			Complète.
21 "				"
22 "	Complète.	Complète.		½ "
23 "	"	"		"
24 "			½ Complète.	
26 "		¾ Complète.		
28 "	Complète.			Complète.
29 "	"	½ Complète.		"
30 "	"	"		"
4 sept		"		
5 "				½ Complète.
6 "			½ Complète.	
7 "	Complète.	Complète.	½ "	
8 "	"	"		Complète.
9 "	"	"		
10 "	½ "	½ "		
12 "	½ "	"		
13 "		"	Complète.	Complète.
14 "	Complète.	"	½ "	"
16 "	"	"	"	½ "


CABLE
Sheathing
Copper Conductor
Condenser
Receiving Condenser
Rheostat
Recorder Coil
Condenser
Conductor representing Copper wire of Cable
Dielectric
Keys
Battery
Plates representing Sheathing of Cable
ARTIFICIAL LINE

DES INSTRUMENTS.

La lunette méridienne que j'ai employée est marquée de la lettre C, et elle fait partie de celles qui ont été employées pour observer le passage de Vénus en 1874.

Les trois autres observateurs avaient des instruments semblables. Chacun de nous s'est servi du même instrument toute la saison, l'emportant avec lui, ainsi que le niveau sur l'axe, lorsque nous changions de station.

Les supports étant vissés à l'assise de la lunette n'étaient cependant pas transportés.

La lunette C a un objectif de $2\frac{31}{32}$ pouces; longueur des centres, 36 pouces; les tourillons, 2 pouces de diamètre; la longueur de l'axe, 21 pouces; le cercle vertical gradué à la minute, 3 pouces de diamètre.

Le support C a été fixé aux assises à Montréal, et un appareil pour renverser la lunette a été fait; les fourches ont la forme de segments de cylindre.

Le support B a été attaché aux assises de la lunette à Canso; les fourches sont en forme de V avec un angle de 90°, et il n'a pas d'appareil pour renverser la lunette. La distance entres les fourches du support B a un pouce de plus que l'épaulement des tourillons, c'est-à-dire que le télescope peut se mouvoir latéralement d'un pouce. Le réticule est composé de onze fils d'araignée placés verticalement; les deux fils les plus éloignés du centre n'ont pas servi, cependant; il y a aussi deux fils horizontaux.

Quatre-vingt-onze passages au méridien, d'étoiles polaires, ont été observés, et par ces observations les distances entre chacun des fils verticaux peuvent être calculées, mais ces calculs n'ont pas encore été faits. Cependant, la distance approximative entre deux fils est 2"·8; les fils de chaque côté de celui du centre sont à distances doubles.

A l'observatoire de Canso, les fils du réticule étaient éclairés au moyen de deux lumières électriques de seize chandelles, placées de chaque côté de l'axe de la lunette; ces lumières remplaçaient les lampes à huile dont l'instrument était pourvu. Les lentilles de ces dernières furent adaptées aux boîtes contenant les lumières électriques.

Le réticule était un peu trop illuminé, et le surplus de chaleur qu'en recevait les tourillons faisait regretter davantage cet état de choses. Ces lumières seules éclairaient la salle d'observation.

Les fils étaient éclairés de la même manière à l'observatoire de Montréal, mais la force de la batterie électrique qui fournissait la lumière était variable, tellement qu'à la fin de la saison, pendant une nuit d'observation, il est arrivé qu'une seule lumière était tout ce qu'elle pouvait fournir, et même par temps cette dernière était faible.

La lunette était pourvue d'un oculaire pour régler la collimation, ainsi que d'un horizon artificiel.

Le manipulateur, qui transmettait à l'aide du fil électrique les signaux au chronographe, était semblable à ceux qui sont employés dans les bureaux télégraphiques ordinaires. Il était monté sur une planchette de bois.

La grosseur de ce manipulateur le rend préférable à tous ceux de dimensions plus petites employés auparavant.

A Canso, la lunette est assise sur un pilier en briques de 31 pouces par $16\frac{1}{2}$, terminé dans sa partie supérieure par une pierre de $6\frac{1}{2}$ pouces d'épaisseur; la hauteur du pilier est de 2 pieds 7 pouces du plancher, et l'observatoire est une petite bâtisse de 10 pieds carrés. Le niveau sur l'axe, C, est de la manufacture de Troughton et Sims.

Ce niveau est fixé dans du plâtre, ce qui est regrettable, et il est contenu dans un second tube en verre. Il était muni d'un nouvel appareil sous forme d'une vis micrométrique servant à ramener la bulbe à la même place dans la seconde position. L'on détermine préalablement, à l'aide d'un instrument spécial, la valeur d'une division du micromètre, et la lecture du niveau se lit non par les divisions du niveau, mais sur le micromètre même.

Quoique cet appareil soit bon en principe, quand on vient à l'employer l'on se butte contre des difficultés qui font douter de sa supériorité.

Il est difficile de ramener la bulbe du niveau à occuper exactement la même place dans la seconde position que celle qu'elle avait dans la position inverse pour les raisons suivantes: en premier lieu il y a l'inertie du liquide, et l'abord de la lumière électrique tenue d'une main, lorsqu'on tourne la vis du micromètre pour ramener la bulbe à la même place, semble agiter celle-ci de manière à rendre l'opération plus difficile.

Cette agitation de la bulbe est peu explicable, car la lumière produit cet effet presque instantanément aussitôt qu'approchée, sans qu'il soit possible de dire que la chaleur ait eu le temps de pénétrer soit le verre, soit l'enveloppe métallique du niveau.

Tout changement dans la position de la lumière en rapport avec le niveau amène un changement correspondant de la bulbe.

Le micromètre adapté au niveau est divisé en 60 parties, et la valeur d'une division, telle que déterminée au collège McGill avec un instrument spécial pour ce travail, a été évaluée à 1″.05 pour une température de 69° Fahr.

Une division du niveau lui-même a été déterminée par le même moyen, et le résultat donne 2″.14 pour une température de 70° Fahr.

Le chronographe.—Le chronographe à cylindre employé est de la manufacture de Fauth et Cie. La circonférence du cylindre étant de 60 centimètres, il s'en suit que les secondes enregistrées sont espacées d'un centimètre respectivement. L'on pourrait augmenter la révolution du cylindre, cependant, de telle sorte que l'espace entre chaque seconde fût de deux centimètres; mais on ne lui a pas donné cette vitesse.

Sur la même feuille, le chronographe peut enregistrer pendant un espace de deux heures, les lignes étant espacées de telle sorte que douze minutes comprennent un espace d'un pouce.

Chaque minute comprend l'espace d'une ligne, et afin que les secondes correspondantes de chaque minute soient enregistrées en ligne droite, il faut tenir le chronographe à l'abri de toute poussière et en parfait ordre. Il était assez difficile de remplir cette condition à Canso, vu que le chronographe était monté dans la chambre même des opérateurs télégraphiques.

A Montréal, le chronographe était mieux situé, étant monté dans l'observatoire même.

L'horloge.—Nous étions pourvus d'une horloge sidérale de Howard pour l'observatoire de Canso, mais quelques dérangements étant survenus à ses diamants, elle n'a pu être employée pendant la première partie de l'ouvrage.

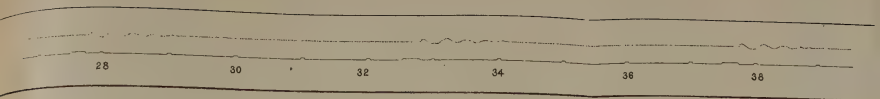
L'habile électricien de la Compagnie du Câble l'a réparée à temps pour servir la seconde fois que j'ai occupé la station de Canso, et pendant la suspension des travaux, en juin et juillet, elle a été envoyée à Boston pour la faire examiner.

L'horloge fut placée dans une grande cave qui sert d'abri au câble artificiel de Muirhead. Cet endroit est des plus recommandables, vu que la température s'y maintient tout l'été à peu près au même degré, c'est-à-dire de 63° à 65° Fah., et de plus, c'est un endroit sec. Le support sur lequel cette horloge est montée est de fonte, et cette partie fut solidement fixée au mur intérieur de la cave; le mur de cette dernière est double.

Poser, régler et ajuster une horloge astronomique n'est pas l'ouvrage d'un jour, c'est une question de temps. Quand l'horloge fut remise en position au mois d'août, après qu'elle eût été examinée par les fabricants à Boston, il fut constaté que les secondes successives n'étaient pas de la même longueur, quoique la partie en fonte fixée au mur au mois de mai n'eût pas été dérangée.

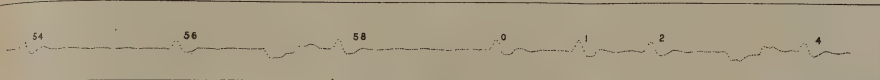
J'ai trouvé le chronographe d'un grand aide pour l'ajuster et la régler. Par bonheur, un chronomètre marquant le temps moyen, dont la marche était assez bien déterminée par des observations faites au printemps, se trouvait alors à Canso, et en les reliant en même temps tous les deux au chronographe, pendant dix à trente minutes, l'on pouvait mesurer du registre de ce dernier le rapport de la vitesse de l'horloge avec le chronomètre.

Mais la valeur d'un tour de la vis régulatrice du pendule n'étant pas connue, ça été un ouvrage de tâtonnement d'abord, d'autant plus qu'une horloge qu'on vient de régler ne prend pas immédiatement sa marche régulière.



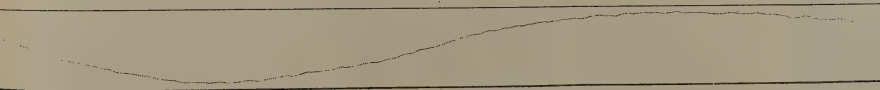
Sending Signals at Canso

Receiving Signals at Canso



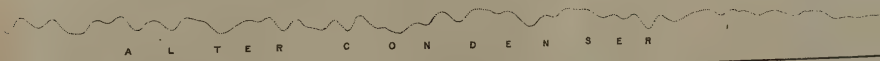
Sending Signals at Waterville

Receiving Signals at Waterville



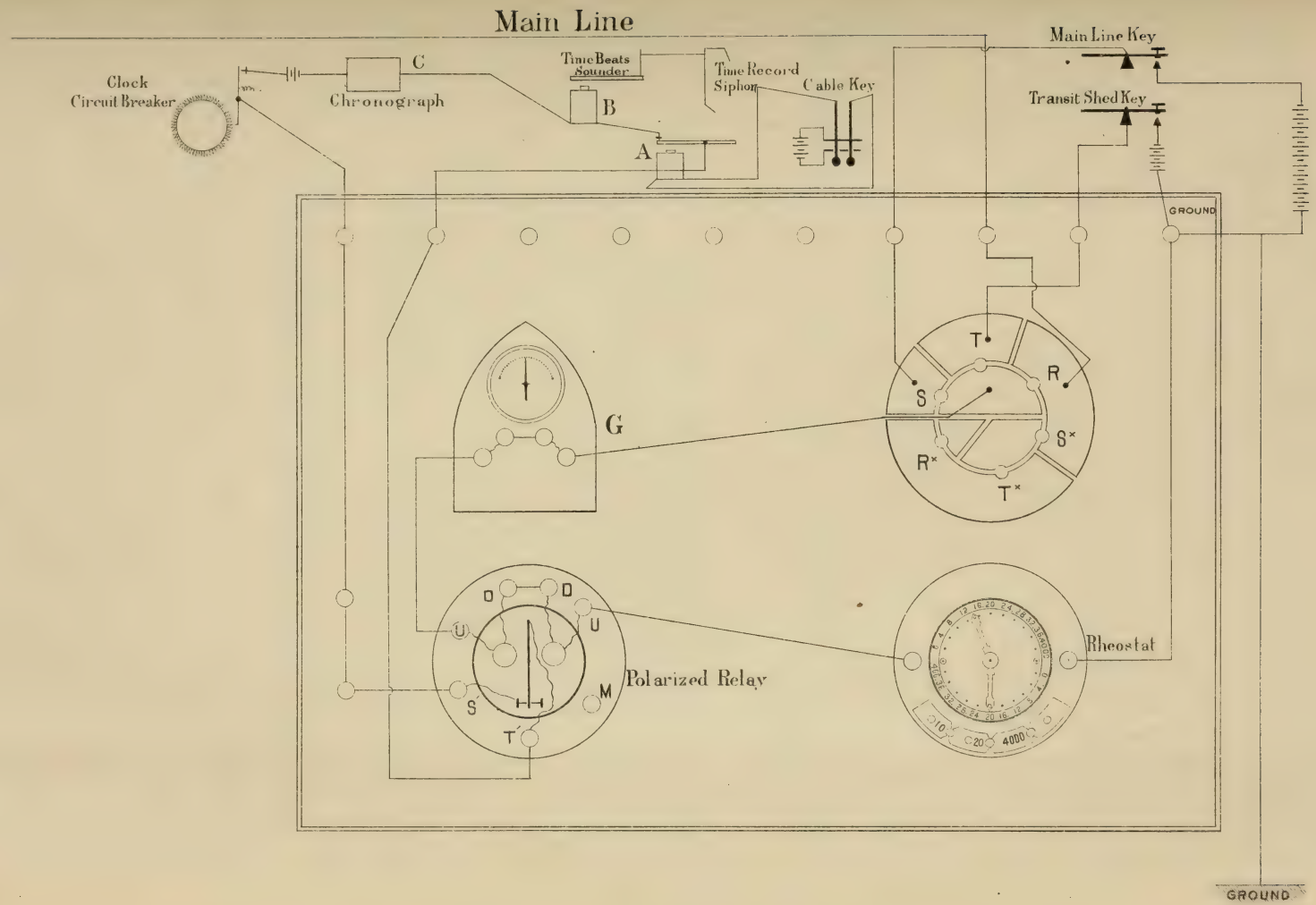
Earth Currents, Canso July 16th 1892 5-20 G.M.T.

Earth Currents, Canso August 24th 1892 7 G.M.T.



Cablegram

FAC-SIMILES OF CABLE SIPHON RECORDS


Main Line
Clock
Circuit Breaker
C
Chronograph
Time Beats
Sounder
B
A
Time Record
Siphon
Cable Key
Main Line Key
Transit Shed Key
GROUND
G
T
R
S
S×
R×
T×
D
D
U
U
S
M
T´
Polarized Relay
Rheostat
10
20
4000
GROUND

Durant les quinze premiers jours le temps a été tellement brumeux qu'aucune observation de temps n'a pu être faite; conséquemment, le travail pour régler la marche de l'horloge n'a été basé que sur celle connue du chronomètre. L'appareil électrique reliant l'horloge au chronographe laissait quelque peu à désirer, faillissant quelquefois de transmettre le tracé d'une seconde.

Mon expérience de ces dernières années me porte à préférer un bon chronomètre pour ce travail, au lieu d'une horloge astronomique pour toutes les stations qui ne sont pas pourvues d'un observatoire permanent.

L'horloge employée à Montréal est l'horloge sidérale de l'observatoire. Elle est placée au sous-sol de l'observatoire et elle est sujette à un plus grand changement de température que celle de Canso. Pendant la saison, sa température minimum a été de 54° ·5 F., et 66° ·7 a été la température maximum.

La plus grande différence de température de cette horloge pour deux jours consécutifs fut du 24 au 25 avril. Cette différence s'est alors élevée à 4° ·4 F.

LE RHÉOSTAT.

Le rhéostat employé est de la manufacture de Siemens et Frère, et il donne une résistance totale d'environ 8,400 ohms. Les pointes de platine qui assurent les contacts n'ont pas donné un service aussi satisfaisant que l'emploi de chevilles. Il marque tous les 40 ohms jusqu'à 400 et tous les 400 jusqu'à 4,000, et enfin un 4,000 ohms supplémentaire. Sa résistance totale était employée pour transmettre les signaux de Canso à Montréal ; mais pour recevoir des signaux il n'était pas employé.

DES BATTERIES.

Pour former le circuit entre l'horloge et le chronographe à Canso, une batterie composée de piles à densité était employée, tandis que pour le courant entre le manipulateur au lieu d'observation, près de la lunette, et le chronographe, cinq piles Fuller au bichromate étaient employées. Ce dernier était un courant alternatif bien entendu. Pour la distance de Canso à Montréal, qui est de 850 milles, l'on employait une batterie composée de 200 piles à densité pour établir le courant sur la ligne télégraphique principale. A Montréal des piles à densité seules étaient employées. Une batterie composée de 25 piles Fuller d'une force électromotrice de 50 volts était employée pour établir le courant sur le câble.

La différence principale qui existe entre la détermination actuelle de la longitude transatlantique et celles de 1866 et de 1872, consiste dans la manière d'enregistrer un signal reçu par le câble.

Dans les observations précédentes, les signaux transatlantiques agissaient sur un galvanomètre à miroir, et l'observateur enregistrait sur le chronographe, à l'aide d'un manipulateur, l'instant de la déviation du galvanomètre causée successivement par chaque signal.

C'est au moyen du registre à siphon que ces signaux sont maintenant enregistrés; cette invention est due à sir William Thompson, maintenant lord Kelvin.

Voici une description du câble, ainsi que des appareils employés à la station de Canso.

Ce câble est connu sous le nom de *Commercial Cable*, et il relie Canso, N.-E., à Waterville, Irlande. Ce câble est double, et l'on désigne l'un sous le nom de câble du nord, et l'autre sous celui de câble du sud.

Ils ont respectivement 2,501 et 2,388 milles nautiques de longueur, avec une résistance de 3 ohms par mille nautique.

En pleine mer, les deux câbles sont éloignés l'un de l'autre de 70 milles environ.

Le câble conducteur est composé de 12 torons de fil de cuivre autour d'un fil plus fort; chaque fil est bien couvert de gutta-percha, lequel sert d'isolateur. Le tout est entouré d'un fil de fer roulé en spirale, ce qui donne plus de force au câble et augmente son poids suffisamment pour qu'il prenne une assiette permanante au fond de la mer.

Près du rivage l'enveloppe est beaucoup plus forte, afin de mieux le protéger contre l'action de gla lace.

Le câble, au sortir de la mer, est submergé dans une chaîne de lacs jusqu'à la station du câble "Canso," située à deux milles de distance du poste de pêche du même nom. Pour atteindre cette station par la poste, il faut adresser "Hazel Hill."

Une batterie composée de 25 piles Fuller, au bichromate, et d'une force électromotrice de 50 volts, est employée pour établir le courant sur le câble.

L'on emploie un courant peu élevé sur un câble, afin de diminuer les chances d'endommager l'enveloppe isolatrice; et c'est un courant alternatif dont on se sert, c'est-à-dire que le courant n'existe que quand le manipulateur est baissé.

Sur les lignes télégraphiques, l'on emploie au contraire un courant de transmission continu, qui est interrompu lorsque le manipulateur est baissé. Si, par exemple, un courant d'électricité positive est établi sur le câble, l'effet produit sur la couverture isolatrice est de séparer l'électricité latente qui s'y trouve et de chasser l'électricité de même nom; quant à l'autre, elle devient de l'électricité dissimulée. Conséquemment, la couverture isolatrice devient par induction électrisée de nom contraire.

Cette action latérale et spécialement l'induction d'électricité positive au conducteur causée par l'électricité négative de la couverture, retardent beaucoup la vitesse de transmission sur un long circuit.

La dépêche des signaux par le câble est comparativement plus lente que par les lignes télégraphiques aériennes, et ceci est dû au fait qu'un courant est établi le long du câble à chaque signal, et qu'il faut donner le temps nécessaire à cette décharge électrique de s'écouler avant qu'un nouveau signal soit fait.

Afin de réduire cet intervalle de temps et de permettre d'opérer avec plus de célérité, un rappel par inversion de courant est fait; c'est ce qui explique l'emploi de deux manipulateurs agissant respectivement sur un courant positif et sur un courant négatif. C'est à l'aide de ces manipulateurs que s'envoient les signaux, et ceux du premier s'enregistrent par un point, l'autre par un tiret sur le ruban.

A l'appui de la remarque que j'ai faite que l'on n'employait qu'un faible courant sur le câble, je puis dire, à titre de curiosité, que l'on a déjà réussi à se faire comprendre d'un côté à l'autre de l'océan à l'aide seule de l'électricité fournie par une pile composée d'une capsule à fusil, d'un petit morceau de zinc et d'un peu d'eau acidulée.

A vrai dire, il n'y a pas de courant émis au câble, mais le courant électrique est établi avec l'une des deux séries de plaques du condensateur, ce qui rompt l'équilibre électrique des deux séries de plaques.

Mais, comme l'autre série de plaques communique avec le câble, il s'y produit une induction d'électricité de nom contraire venant du câble, ce qui rompt l'équilibre du condensateur à l'autre extrémité du câble, c'est-à-dire de l'autre côté de l'Atlantique, et c'est cette perturbation qui se manifeste, soit par la déviation d'un petit miroir, soit par le mouvement du siphon.

La résistance, la capacité et l'isolement du câble artificiel sont rendus équivalents à ceux du câble réel.

Pour obtenir ce câble artificiel, qui réellement est un condensateur de résistance, l'on découpe des plaques d'un condensateur dans une feuille de clinquant doublée sur elle-même. Ce ruban est le circuit artificiel et correspond à la résistance du conducteur du câble. Des feuilles véritables de clinquant représentent la terre et sont isolées du ruban par du papier paraffiné qui représente l'enveloppe isolante du câble.

De cette manière, l'on parvient à reproduire une ligne sous-marine avec toutes ses propriétés de résistance et de capacité.

La surface ainsi couverte par les feuilles d'étain ou de clinquant du câble artificiel de la Compagnie du Câble Commercial à Canso est d'environ 100,000 pieds carrés, ou plus de deux acres.

Il faut, et c'est indispensable, que le câble artificiel occupe un endroit sec tenu à une température uniforme. Pour réaliser ces conditions, on le fait passer dans une cave à murs doubles construite spécialement à cet effet; et l'on emploie de la chlorure de chaux pour absorber l'humidité qui peut s'y trouver.

La cave du câble artificiel à Canso convenait bien pour assurer une marche uniforme à l'horloge astronomique, et conséquemment, l'on a choisi ce lieu pour la placer.

La température de cette cave n'a pas varié de deux dégrés pendant la saison. La figure suivante montre les appareils de communication du câble.

La batterie qui communique avec les manipulateurs du câble, ainsi que le rediseur automatique, sont omis.

Dans une autre figure où se trouve représenté le commutateur, l'on voit les appareils de communication avec le manipulateur du câble ainsi qu'avec le circuit relié à l'horloge.

Le siphon qui enregistre automatiquement les signanx transmis par le câble est un tube en verre bien mince, assez flexible, et de la grosseur d'un gros fil.

Il est suspendu dans un cadre et est mis en correspondance, à l'aide d'un fil de cocon, avec une bobine de forme rectangulaire, composée de fil métallique recouvert. Cette bobine se meut autour d'un barreau de fer doux placé dans le champ de deux forts aimants naturels. Cette bobine est munie d'un fil d'arrêt, en soie, à son extrémité inférieure. Ce fil est attaché à un ressort qui peut être ajusté de telle sorte que le mouvement latéral du siphon peut être réglé.

Chaque aimant est composé de quarante-deux barreaux d'acier aimantés, de deux pieds de longueur et de trois huitièmes de pouce carré. Ces aimants sont placés verticalement à une distance de deux pouces l'un de l'autre. L'une des extrémités du siphon est plié en Z et trempe dans un réservoir contenant une solution d'aniline; l'autre extrémité est munie d'un fil de fer doux très fin cimenté le long du siphon.

Ce fil oscille à la surface d'un ruban de papier de $\frac{5}{8}$ de pouce de largeur, et ce ruban est entraîné par un petit moteur appelé *mouse-mill.*

Le courant établi sur le câble agit sur cette petite bobine, qui a, à peu près, deux pouces de longueur. Alternativement l'on émet des courants d'électricité positive et négative aux condensateurs, ce qui dérange l'électricité statique du câble et fait dévier la bobine alternativement à droite et à gauche, car cette dernière cherche toujours à se placer à angle droit des lignes de force magnétique établies dans le champ magnétique de ces deux aimants fixes. Ces lignes se concentrent au petit barreau de fer doux ci-haut mentionné et contenu dans la bobine.

Le mouvement de la bobine imprime conséquemment un mouvement correspondant au siphon.

Comme l'impulsion donnée au siphon par la bobine n'est pas très forte, il faut que le premier ne soit pas en contact continu avec le ruban de papier, car autrement la bobine deviendrait immobile. C'est par un moyen très ingénieux que l'on a pu vaincre cette difficulté. L'on emploie une pile locale pour faire osciller le siphon. L'armature est attachée à un barreau d'acier auquel est fixé un tube en verre contenant du mercure. La quantité de mercure est augmentée ou diminuée de telle sorte que les vibrations immanentes du barreau s'ajustent à celles du siphon.

Ces vibrations du barreau sont effectuées de la même manière que pour une clochette électrique, c'est-à-dire en établissant et rompant le circuit électrique par le mouvement du barreau. Un autre électro-aimant relié à la pile locale est placé sous le ruban de papier. L'armature de ce dernier est précisément le fil de fer doux cimenté à l'extrémité du siphon, tel que décrit ci-haut, et quand le circuit est ouvert ou fermé par le mouvement du barreau d'acier, le siphon reçoit un mouvement d'oscillation correspondant. L'on voit donc que les vibrations du barreau d'acier et du siphon peuvent s'ajuster pour correspondre les unes aux autres.

Si le siphon s'arrête, c'est que la quantité de mercure dans le tube attaché au barreau d'acier n'est pas bien réglée.

Le nombre de vibrations du siphon par seconde n'est pas égal pour tous les siphons; elles dépendent de la construction de ceux-ci, mais généralement ces vibrations sont au nombre de 55 par seconde.

Le siphon crache une gouttelette d'encre à chaque vibration, et comme le ruban de papier se meut avec une vitesse d'un demi-pouce par seconde, le trait qui en résulte a l'apparence d'une ligne continue.

Lorsqu'une poussière ou un petit fil du papier adhère au siphon, le nombre des vibrations de ce dernier est altéré, et il faut alors changer la quantité de mercure du tube si l'on veut tenir le siphon en marche.

L'on fait vibrer le siphon encore d'une autre manière pour arriver au même résultat. Voici comment, l'on charge l'encre et le papier d'électricité de nom différent au moyen d'un courant induit du moteur.

Il est bien connu que des courants électriques de nom différent s'attirent, conséquemment les gouttelettes d'encre s'élancent sur le papier et le siphon rebondit par suite de son élasticité après que chaque goutte d'encre est déposée de cette manière, et ainsi une vibration constante est établie.

On électrise l'encre au moyen d'un fil en cuivre communiquant avec le moteur; ce fil est terminé en pointe, laquelle est maintenue à environ 3 pouces de distance de la surface de l'encre du réservoir; l'on remarque que ce fil n'est pas en contact avec le liquide. L'on voit s'échapper continuellement de la pointe du fil de cuivre un petit jet bleuâtre d'électricité. Si l'on approche le dos de la main près de ce petit jet d'électricité, la sensation perçue est la même que si on y soufflait.

Les aimants permanents décrits plus haut, entre lesquels la bobine se meut, sont employés pour l'ouvrage régulier du câble. Vu que ceux-ci n'étaient pas disponibles pour l'ouvrage relatif à la détermination de longitude, il a fallu s'en procurer un autre spécialement pour notre ouvrage, et voici comment nous l'avons fait: l'on a plié une barre de fer doux de deux pouces de largeur par ½ pouce d'épaisseur, en forme de cercle de 12 pouces de diamètre, ayant soin de laisser un espace pour pouvoir y suspendre la bobine du câble. Ce fer a été ensuite intimement enroulé de 8 épaisseurs de fil recouvert de soie n° 17, étalon de Brow et Sharp. La barre fut mise en communication avec le courant électrique de 110 volts, lequel fournit aux lumières l'électricité nécessaire pour éclairer toute la bâtisse.

Afin de régler le magnétisme de cet aimant, plusieurs lumières furent groupées en multiples; de cette manière l'intensité du courant émis était connue, vu que chaque lampe valait une demi-ampère. La bobine avait une résistance de 4 à 5 ohms.

Afin de pouvoir enregistrer automatiquement le temps où les signaux étaient envoyés et reçus par le câble, les secondes de l'horloge étaient enregistrées, sur le ruban de papier, à l'aide d'un second siphon. Ce dernier était attaché à une armature d'électro-aimant qui communiquait avec le circuit de l'horloge ainsi qu'avec la pile locale reliée au manipnlateur du câble.

Par cette combinaison, un signal envoyé à l'aide du manipulateur du câble était enregistré par les deux siphons, de sorte que le tracé fait par le deuxième siphon enregistrait et les secondes de l'horloge et le signal. Les signaux envoyés étaient ainsi enregistrés en double sur le ruban de papier; mais les positions des signaux correspondants étaient affectées par la parallaxe des deux siphons. Au moyen du ruban registre à Canso, il est donc possible de mesurer cette parallaxe entre les deux siphons, chose nécessaire, vu qu'elle affectait les signaux reçus de Waterville, ces derniers n'étant pas enregistrés par le deuxième siphon, qui ne marquait que les secondes.

L'on pouvait aussi mesurer cette parallaxe en frappant d'un coup vif le cadre soutenant les deux siphons: ainsi les siphons sont dérangés au même instant dans leur tracé du registre.

La longueur mesurée horizontalement de deux interruptions simultanées des siphons, divisée par la longueur enregistrée d'une seconde, donne l'expresion de la parallaxe.

Le siphon qui enregistrait les secondes faisait une ligne continue, sans vibrer comme celui du câble.

L'on voit cependant par les registres obtenus que ces deux manières indépendantes de déterminer la parallaxe des siphons ne donne pas des résultats identiques; la dernière méthode, néanmoins, détermine la parallaxe absolue. Cette différence est due à un retard du siphon du câble d'obéir au manipulateur.

L'existence de ce retard, tout petit qu'il soit, est évidente, mais l'on se demande pourquoi il n'est pas constant. Au mois d'avril, le professeur McLeod a constaté que le retard s'élevait à six centièmes de seconde. A mon tour, en mai, je l'ai trouvé à peu près nul, et il appert par les registres des observations du mois d'août qu'il avait alors une valeur de deux centièmes de seconde.

Cette question de parallaxe ne sera pas sans revenir sur le tapis plus tard.

L'on n'a employé qu'un seul siphon à Waterville, qui enregistrait non seulement les signaux, mais marquait aussi chaque deux secondes.

La pile qui mettait en mouvement le petit moteur, ou *mouse-mill*, par lequel le ruban de papier était entraîné, se composait de 13 auges de bois, de 18 pouces par

20, doublés de plomb à l'intéreur. Au fond de chaque auge se trouve une plaque de cuivre (*dutchfoil*) ; la plaque de zinc est enveloppée d'un gros papier de manille qui sert de vase poreux pour recevoir le sulfate de cuivre.

La figure suivante est un fac-similé des traces que laissent les siphons sur le rubau de papier en enregistrant les signaux du câble et les secondes de l'horloge.

L'on a essayé, à titre d'expérience, un appareil spécialement inventé pour transmettre automatiquement les signaux venant du câ le aux lignes télégraphiques ordinaires. Pour cela, le siphon est remplacé par une petite tige d'aluminium dont l'extrémité est en platine et qui fait contact de transmission sur platine avec la ligne télégraphique principale.

On a trouvé cet appareil défectueux, bien qu'il transmettait les signaux, parce qu'il variait quant à l'instant exact de la transmission. En effet, il ne prenait pas de position fixe à zéro, mais son balancement était toujours continuel, à cause des courants électriques dont le câble n'est jamais complètement dégagé. En conséquence, cet appareil ne peut pas être employé si l'on veut obtenir une bonne détermination de longitude.

La figure suivante montre le commutateur construit spécialement par Siemens Frères, pour chacune des stations occupées ; l'on y voit aussi ce qui s'y rattache, entre autre un galvanomètre, un relais polarisé et un rhéostat.

Le galvanomètre servait à déterminer la force et la direction du courant, le commutateur mettait en circuit la ligne télégraphique principale avec l'horloge et le chronographe, et le rhéostat servait à équilibrer l'intensité du courant.

L'électro-aimant d'un relais polarisé est permanent, et ce dernier a la propriété, sous l'action d'un courant, de rendre un des poles de l'électro-aimant plus attractif que l'autre.

Si l'électro-aimant était de fer doux, naturellement les deux pôles seraient affectés également.

Donc, par l'action de ce relais polarisé, lorsqu'on établi le circuit à l'aide du manipulateur qui sert à noter les passages d'étoiles, le pôle du relais où l'armature était fixée perd une partie de son magnétisme, et vu qu'au même instant le magnétisme de l'autre pôle se trouve augmenté, l'armature se déplace par suite de l'attraction de ce dernier, et ce mouvement de l'armature ouvre le circuit local.

La résistance électrique de la ligne télégraphique entre Canso et Montréal est de 6,000 à 7,000 ohms. Sa longueur est de 850 milles, et le fil employé est le n° 6. La résistance du relais polarisé est de 200 ohms pour chacune des deux bobines. La résistance électrique du galvanomètre est d'environ 200 ohms. La force électro-motrice des deux cents piles employées sur la ligne principale est d'environ 200 volts, et sa résistance électrique de 500 ohms. Donc, la résistance totale du circuit extérieur est de 3,860 ohms, et la résistance de tout le circuit de 4,360 ohms, et sous l'action d'une force électro-motrice de 200 volts l'on établit un courant de .046 ampères.

Le temps de transmission par le câble est variable : il est en moyenne de vingt-huit centièmes de seconde. Le temps de transmission directe entre Montréal et Canso, quand aucun rediseur automatique ne s'interpose au circuit, est de ˢ·034, ce qui équivaut à une vitesse de 25,000 milles par seconde.

Le court circuit de l'horloge.—Partant de la pile, ce circuit passe par le chronographe et de là au parleur B, où il met en mouvement le siphon recorder qui enregistre les secondes de l'horloge sur le ruban de papier dont il a déjà été fait mention, et puis ensuite il communique avec l'armature du circuit local du manipulateur du câble, de telle sorte que quand ce dernier ouvre son circuit, il ouvre celui de l'horloge simultanément. De là, il se rend à T', au relais polarisé, et communique à son armature en repos à son contact gauche, et il passe par S' à l'horloge, où le circuit est ouvert à chaque seconde, à l'exception de la 59ième, ce qui s'opère à l'aide d'une roue à rochet, et de là, enfin, à la batterie, qui est composée de deux piles à densité.

Le manipulateur préposé aux observations de passages d'étoiles au méridien.—Il communique avec un court circuit spécial. Ce circuit passe par T du commutateur quand la cheville T est en place, et de là par le galvanomètre G, puis au relais polarisé en U, où il déplace l'armature qui se trouve en repos au côté gauche, ce qui ouvre le

circuit de l'horloge ; et enfin il passe par le rhéostat (une résistance de 190 ohms est introduite) pour revenir au point de départ.

La ligne principale.—Les chevilles R et S sont en place et T est ôtée. Le courant de ce circuit passe de la clef par S, où il se divise ; une partie passe par R et continue sur la ligne télégraphique principale, et l'autre passe par le galvanomètre G au relais polarisé et là ouvre le circuit de l'horloge, de la même manière qu'agit le manipulateur pour les passages d'étoiles, et enfin du rhéostat à la terre.

Une résistance de 8,000 ohms était donnée au rhéostat pour envoyer les signaux de Canso à Montréal. Aucune résistance ne lui était donnée pour recevoir les signaux de Montréal, ou pour mieux dire il n'avait que la résistance de 160 ohms du circuit du manipulateur des passages d'étoiles.

Le manipulateur du câble.—Le manipulateur du câble est dans le circuit de la pile locale et non dans celui du câble.

Ce manipulateur agit sur un translateur qui envoie le courant au câble, ou pour mieux dire charge l'une des séries de plaques du condensateur.

Simultanément, cependant, ce manipulateur agit sur un parleur qui se trouve sur le circuit local et ferme ce circuit au point A.

Equation personnelle.—Des observations pour obtenir l'équation personnelle entre le professeur McLeod et moi-même furent faites avant et après les observations de temps faites aux stations occupées, et ceci à chaque fois que l'on échangeait les stations de Montréal et de Canso.

De nouvelles observations pour le même objet furent faites en octobre au retour du professeur McLeod de l'observatoire de Greenwich.

Une détermination directe de l'équation personnelle entre M. H. H. Turner et moi-même n'a pas été faite ; mais elle peut être déduite, cependant, des observations faites à l'observatoire de Greenwich par M. Turner, le professeur McLeod et l'observateur régulier de Greenwich. La méthode adoptée par le professeur McLeod et moi est d'observer alternativement le passage d'étoiles successives et en nombre égal à celles observées pour l'ouvrage de longitude. De cette manière, nous avions chacun une série d'étoiles observées pour faire indépendamment une détermination de temps.

Des courants terrestres.—Echangerde 60 à 80 signaux, c'est l'affaire de dix minutes chaque soir si tout va bien.

Nous avons eu la chance que les courants terrestres ne nous aient pas empêchés d'échanger nos signaux un seul soir.

Par suite de l'existence de ces courants, l'emploi du câble devient parfois impossible pour l'envoi des dépêches.

L'on appelle courants terrestres un phénomène dont l'origine n'est pas connue. Ce phénomène consiste dans une irrégularité ou perturbation électrique. C'est en faisant vibrer, quelquefois violemment, le siphon du câble que ce phénomène se manifeste. Sa durée peut varier entre quelques minutes et plusieurs heures.

Il y a dix câbles qui traversent l'Atlantique, et l'expérience démontre que les courants terrestres n'agissent pas de la même manière sur chacun d'eux ; de fait, bien que le phénomène se manifeste simultanément sur plusieurs câbles, il peut s'en trouver où il n'a pas lieu.

Le câble de la Compagnie française de Brest à Saint-Pierre semble être le plus souvent dérangé par cette cause, et l'on s'en aperçoit encore plus à Saint-Pierre qu'à Brest.

Il arrive souvent qu'une dépêche peut être envoyée de Saint-Pierre à Brest, bien qu'à Saint-Pierre il soit impossible d'en recevoir.

Plus un câble est long, plus il est affecté, et l'on dirait que les courants terrestres se font sentir principalement de l'est à l'ouest. Si on voit une aurore boréale, on peut être à peu près certain que des courants terrestres vont se manifester.

Les orages accompagnés de tonnerre ne semblent pas avoir un bien grand rapport avec les courants terrestres ; il est même douteux qu'ils s'y rattachent d'aucune manière.

Une perturbation remarquable a été ressentie à Canso, le 16 juillet dernier : toutes dépêches ont été rendues impossibles, et cette perturbation était à son apogée à 12:20 p.m., au temps du méridien de Cornwall, ou 5:20 au temps moyen de Greenwich.

L'on a reçu la nouvelle de Brest, quelques semaines après, que de semblables perturbations avaient été constatées, le même jour, à Malte, au Caire, à Madras, et dans l'est, à Singapore. La nouvelle venue du Caire, Egypte, mentionnait heureusement l'heure de la perturbation, et l'on a pu constater qu'il y avait eu simultanéité avec Canso.

La figure ci-jointe montre une partie du registre du siphon recorder des courants terrestres observés le 16 juillet et le 24 août 1892. L'on voit que la déviation du tracé du siphon, de la ligne de zéro, est plus considérable pour les courants terrestres que quand cette déviation est occasionnée par le courant ordinaire sur le câble ou par sa différence de potentiel.

Le violent orage magnétique du 16 juillet a été observé à plusieurs endroits, et l'on a trouvé, entre autres places, qu'à l'observatoire du collège de Stonyhurst, la déclinaison magnétique avait variée de 1° 34'·75.

Voici ce que le professeur Sidgreaves dit du rapport des taches solaires avec les perturbations magnétiques: "Il y a des faits qui démontrent que les aurores boréales et les orages magnétiques sont plutôt simultanés avec une certaine classe de taches solaires qu'avec les commotions ordinaires de la surface du soleil."

Par contre, le professeur Tacchini dit que "les perturbations du magnétisme terrestre se rattachent moins aux taches solaires qu'aux phénomènes propres à la surface et à l'atmosphère du soleil, et plus spécialement avec les phénomènes électriques solaires que l'on observe sous forme de proéminences filamenteuses ou encore de mouvements très rapides. Mais pour être en état de démontrer la chose conclusivement, il est nécessaire de faire des observations continues du limbe et du disque."

Ce sujet intéressant a aussi été traité par lord Kelvin (sir Wm. Thompson) dans une lecture faite à la Société Royale. Voici ce qu'il dit:

"Considérons pour un instant, maintenant, le travail qui doit se faire au soleil pour produire un orage magnétique terrestre.

"Par exemple, prenons l'orage magnétique qui a eu lieu le 25 juin 1885 * * *

"La durée de l'orage se continua de midi à 8 heures p.m. * * * La valeur moyenne de la force horizontale pour chacune des 11 stations observées fut 0.0005 au-dessus de la moyenne à 2h. 10m., et au-dessous de la moyenne par la même quantité à 3h.

"Afin de produire un tel changement par une action dynamique au soleil, ou dans son atmosphère, l'agent mis en cause a dû produire une force d'environ 160 millions, millions, millions de millions de chevaux-vapeur, ce qui excède de 364 fois le nombre de chevaux-vapeur nécessaire à la radiation solaire.

"L'on voit que pendant cette durée de huit heures d'un orage magnétique pas très fort, il a fallu que le soleil dépense plus d'énergie, pour chasser ces vagues magnétiques dans toutes les directions de par l'espace, qu'il ne lui en faut pour émettre sa chaleur et sa lumière ordinaires pendant quatre mois. Ceci démontre conclusivement, il me semble, que la supposition que les orages magnétiques terrestres sont dus à l'action magnétique du soleil, n'est pas soutenable; ou encore qu'ils ne peuvent provenir d'aucune action dynamique de l'intérieur du soleil ou des ouragans de son atmosphère ou d'aucune partie de son enveloppe.

Il semble aussi que l'on soit obligé de conclure que la liaison supposée des orages magnétiques et des taches du soleil n'existe pas, et que les observations démontrant le contraire sont l'effet de simples coïncidences.

"Il faut avouer que nous sommes loin de pouvoir expliquer raisonnablement aucuns des phénomènes magnétiques terrestres; si la terre est un aimant; que son magnétisme varie beaucoup, comme on le sait, de siècle en siècle; que l'on constate des variations assez régulières et périodiques, variations annuelles, variations pendant un jour solaire, lunaire et sidéral; et ce qu'il y a d'aussi merveilleux que la variation séculaire, c'est de voir que la terre est sujette aux orages magnétiques. * * * * *

"Il y a maintenant deux liaisons bien et sûrement établies entre les orages magnétiques et d'autres phénomènes. Il est certain que les aurores boréales au-dessus de la terre et les courants terrestres de l'intérieur agissent de concert avec les orages magnétiques."

A 7 heures (temps moyen de Greenwich), le 24 d'août, un fort courant terrestre s'est fait sentir à Canso.

A cette heure, l'aurore boréale était bien distincte, et elle s'agitait du nord vers le sud en grandes vagues peu marquées.

Le câble sud de la Compagnie Commerciale a été beaucoup plus affecté que le câble nord.

D'après les registres du bureau télégraphique du câble, l'on voit que les courants terrestres sont plus fréquents la nuit que le jour.

Vu que la plupart des compagnies ont deux câbles à leur service, elles peuvent faire cesser l'effet des courants terrestres, en reliant les deux câbles, c'est-à-dire en établissant un circuit métallique.

Le phénomène le plus extraordinaire des courants terrestres est que l'on est porté à croire, d'après le tracé du siphon recorder, qu'ils alternent d'une polarité à l'autre; mais par contre le professeur Preece maintient que, quoiqu'ils soient variables, ce sont des courants continus et non alternatifs. Les courants terrestres sont quelquefois si forts qu'ils endommagent les condensateurs. L'on constate que les câbles allant de l'est à l'ouest sont plus souvent affectés que ceux allant du nord au sud. Tous les câbles allant de l'est à l'ouest ne sont pas affectés d'une manière semblable, cependant; il y a une différence considérable entre chacun d'eux. Le surintendant de Saint-Pierre me dit que le nombre de courants terrestres éprouvés sur le câble depuis les deux dernières années à cet endroit a été plus considérable que le nombre de ceux ressentis à Torbay et à Canso, N.-E., durant les dix-huit années précédentes, et il ajoute, de plus, qu'on les ressent plus du côté américain que du côté européen.

Il dit encore que le câble n'a pas de préférence: il reçoit également la visite des courants positifs comme celle des courants négatifs. Ils sont d'une nature très erratique, quelquefois y allant pour tout de bon pendant un, deux ou même trois jours consécutifs; ils varient beaucoup d'intensité pendant ce temps, mais pourtant il est rare qu'ils deviennent assez gênants pour arrêter complètement l'envoi des dépêches. Ils ne nous visitent quelquefois que pendant deux à trois minutes, comme pour nous rappeler qu'ils existent encore. Ils éprouvent de subits changements.

La force électro-motrice de ces courants terrestres s'est élevée jusqu'à 500 volts.

Récemment, le professeur Preece a dit de leur origine que "la présence simultanée d'aurores boréales et les perturbations de la photosphère du soleil, comme l'indiquent les taches solaires, produit des effets électro-statiques et électro-magnétiques énormes sur la surface de la terre. L'apparence de courants terrestres est invariablement simultanée sur tout le globe."

L'année 1892 a été remarquable pour le grand nombre et la violence des orages électriques. Quoique le principe de leur origine ne soit pas encore connu, l'opinion qui prévaut cependant est qu'il faut chercher au soleil pour trouver leur berceau.

Il m'est agréable de présenter mes remerciements pour la bienveillance constante, ainsi que pour l'aide que j'ai reçue dans le cours de ce travail, de la part de MM. S. S. Dickenson, surintendant de la Compagnie du Câble Commercial à Canso, et J. C. Upham, sous-surintendant et électricien.

LATITUDE OBSERVÉE À L'ÉLONGATION.

Au moment d'écrire mon rapport annuel de 1891, je n'ai pu aborder ce sujet, vu que les calculs de mes observations n'étaient pas faits.

Je traite donc ce sujet ici, bien qu'à proprement parler sa place eût été dans le rapport de l'année dernière.

Dans la discussion de la supériorité d'une méthode pour la recherche d'une quantité inconnue, il y a plusieurs conditions qui s'imposent et qu'il faut prendre en considération; je veux dire l'instrument qui doit être employé, le temps que l'opérateur a à sa disposition, et enfin le degré de précision demandé.

Négliger ces considérations, c'est s'exposer à être induit en erreur.

Je veux ici faire un exposé de la méthode à suivre pour obtenir la latitude d'un lieu en observant l'angle formé par deux étoiles en élongation, et faire suivre cet exposé d'un exemple pratique.

J'ai lieu de croire que je suis le premier officier de ce département qui ait employé cette méthode.

Un triangle rectangle est formé par le pôle, le zénith et l'étoile, quand celle-ci est en élongation, et nous avons la relation suivante :—

$$\sin A = \frac{\text{Cos}\ \delta}{\text{Cos}\ \varphi}$$

De même une autre étoile donne

$$\sin A' = \frac{\text{Cos}\ \delta'}{\text{Cos}\ \varphi}$$

En additionnant et soustrayant ces deux équations, puis divisant ces résultats l'un par l'autre et réduisant par la formule fondamentale du sinus et du cosinus de la somme et de la différence de deux angles, nous trouvons

$$\tan \tfrac{1}{2}(A - A') = -\tan \tfrac{1}{2}(A + A') \tan \tfrac{1}{2}(\delta + \delta') \tan \tfrac{1}{2}(\delta - \delta) \quad (1)$$

et encore

$$\tan \tfrac{1}{2}(A + A') = -\tan \tfrac{1}{2}(A - A') \cot \tfrac{1}{2}(\delta + \delta') \cot \tfrac{1}{2}(\delta - \delta) \quad (2)$$

L'on doit employer la première de ces deux formules lorsque l'on a observé la somme angulaire de deux étoiles en élongation, l'une de chaque côté du méridien et la seconde si les étoiles sont du même côté du méridien.

Le second membre de l'équation est formé de quantités connues, d'où il est facile d'obtenir A et A', et ceci obtenu l'on a

$$\cos\ \varphi = \frac{\cos \delta}{\sin A} = \frac{\cos \delta'}{\sin A'}$$

Pour toute observation, soit de temps, d'azimut ou de latitude, l'on fait généralement une investigation pour savoir quelles sont les étoiles qu'il convient le mieux d'observer en vue d'éliminer autant que possible les erreurs d'observation. L'on sait qu'une observation n'est jamais parfaite, mais qu'au contraire elle est sujette à certaines petites erreurs que le plus habile observateur ne peut ni empêcher, ni éliminer ou même corriger.

Il faut comprendre que des erreurs d'observations égales faites sur des étoiles différentes n'affectent pas de la même manière la quantité cherchée.

Etant donné cet état de choses, il faut autant que possible n'observer que dans les conditions les plus avantageuses, afin de pouvoir compter sur la précision du résultat obtenu.

Ces investigations se font généralement à l'aide du calcul différentiel.

Différentiant l'équation (1) quand δ et δ' sont constants, nous avons :—

$$\tfrac{1}{2} \sec^2 \tfrac{1}{2}(A' - A)(dA' - dA) = \tfrac{1}{2} \sec^2 \tfrac{1}{2}(A + A') \tan \tfrac{1}{2}(\delta + \delta') \tan \tfrac{1}{2}(\delta - \delta')(dA + dA')$$

En divisant par l'équation (1) l'on a

$$\frac{dA' - dA}{\cos \frac{1}{2}(A' - A) \sin (A' - A)} = \frac{dA + dA'}{\cos \frac{1}{2}(A + A') \sin (A + A')}$$

d'où

$$\frac{dA' - dA}{\frac{1}{2} \sin (A' - A)} = \frac{dA + dA'}{\frac{1}{2} \sin (A + A')}$$

ou bien

$$\frac{dA' - dA}{dA + dA'} = \frac{\sin (A' - A)}{\sin (A + A')}$$

ce qui se réduit à

$$\frac{dA'}{dA} = \frac{\sin (A' - A) + \sin (A + A')}{\sin (A + A') - \sin (A' - A)}$$

$$= \frac{\sin A' \cos A}{\sin A \cos A'}$$

Conséquemment

$$= \frac{\tan A'}{\tan A}$$

$$\frac{dA' + dA}{dA} = \frac{\tan A' + \tan A}{\tan A}$$

Ici $d\,A' + d\,A$ représente l'erreur de la lecture en azimut. Représentons $(d\,A' + d\,A)$ par $d\,R$ et l'on obtient :—

$$d\,A = d\,R\,\frac{\tan A}{\tan A' + \tan A}$$

ce qui démontre que l'erreur de l'azimut calculée égale l'erreur de lecture multipliée par l'expression

$$\frac{\tan A}{\tan A' + \tan A}$$

La valeur de cette expression est toujours moindre que l'unité. Notre première formule donne

$$\sin A = \cos \delta \sec \phi$$

et

$$\log \sin A = \log (\cos \delta \sec \phi)$$

La différentielle de cette expression

$$\cot A\, d\,A = \tan \phi\ d\,\phi$$

donne

$$d\,\phi = \cot \phi \cot A\, d\,A$$

et dans cette dernière équation, substituant la valeur de dA déjà obtenue l'on a :—

$$d\,\varphi = dR\,\frac{\tan A \cot A \cot \varphi}{\tan A' + \tan A}$$

$$= dR\,\frac{1}{(\tan A + \tan A) \tan \Phi}$$

C'est-à-dire que l'erreur en latitude résultant de l'erreur de lecture en azimut égale cette dernière multipliée par l'expression

$$\frac{1}{(\tan A' + \tan A) \tan \phi}$$

Mais si A et A' augmentent, δ' et δ diminuent, et comme la tangente augmente avec l'angle, plus l'expression ci-haut sera petite, plus δ' et δ seront petits ; d'où il suit qu'il est préférable d'observer les étoiles près du zénith que celles qui sont près du pôle pour déterminer la latitude par cette méthode.

L'on voit encore que la valeur de cette expression deviendra moindre plus φ augmentera, si les autres quantités restent les mêmes, ce qui démontre que l'emploi de cette méthode se recommande plus spécialement pour les hautes latitudes.

De la formule (2) l'on obtient de la même manière

$$d\,\phi = dR'\,\frac{1}{(\tan A' - \tan A) \tan \phi}$$

Afin que cette expression ait une valeur aussi petite que possible, il faut que $(\tan A' - \tan A)$ soit maximum, c'est-à-dire qu'il faut choisir une des deux étoiles près du pôle et l'autre près du zénith.

Si l'on compare les deux expressions

$$\frac{1}{(\tan A' + \tan A) \tan \phi} \quad \text{et} \quad \frac{1}{(\tan A' - \tan A) \tan \phi}$$

l'on voit évidemment que la deuxième a une plus grande valeur numérique. Il appert donc qu'il vaut mieux observer l'angle entre deux étoiles qui sont en élongation l'une de chaque côté du méridien, que quand elles sont du même côté. D'ailleurs, il y a toujours plus d'étoiles qui peuvent servir à observer dans le premier cas que dans l'autre.

Il faut avoir soin de lire le niveau sur l'axe avant et après l'observation, et si possible en faire autant pour chaque étoile.

Il ne faut employer qu'un bon niveau bien vérifié.

Je sais par expérience que le polissage des niveaux pourrait être beaucoup perfectionné ; et l'usage de les fixer au plâtre devrait être abandonné même pour les petits niveaux de la grandeur de celui de mon instrument de 6 pouces.

Lorsqu'il s'agit d'observer pour la latitude d'un lieu, il faut au préalable choisir une ou plusieurs paires d'étoiles qui conviennent par leur position en déclinaison

et en ascension droite. Les deux étoiles formant une paire seront en élongation à peu près en même temps l'une à l'est, l'autre à l'ouest du pôle. Pour arriver à faire ce choix, il faut que la somme de l'angle horaire d'une étoile au temps d'élongation et de son ascension droite égale l'ascension droite de l'autre, moins son angle horaire au temps d'élongation.

L'on peut encore préparer une liste d'étoiles d'après l'ordre du temps qu'elles sont à leur élongation et les observer dans cet ordre, puis faire le choix des paires comme il convient.

Le *Berliner Jahrbuch* est le meilleur catalogue pour faire ce choix.

L'on doit savoir la latitude approximative, disons à quelques minutes près, et alors à l'aide des formules suivantes l'on calcule les éléments nécessaires pour trouver l'étoile au temps voulu.

$$\cos t = \cot \delta \tan$$
$$\sin A = \cos \delta \sec \phi$$
$$\sin h = \operatorname{cosec} \delta \sin \varphi$$

où t, A et h représentent respectivement l'angle horaire, l'azimut et la hauteur de l'étoile en élongation.

La correction à appliquer, donnée par le niveau sur l'axe, est déduite par la formule suivante :—

$$\text{Corr} = \frac{d}{4} \left\{ (w + w') - (e + e') \right\} \tan h.$$

d, ici, représente la valeur d'une division du niveau.

L'observateur est supposé en possession d'un chronomètre réglé au temps sidéral. Il doit de plus en connaître l'erreur. Quoiqu'une bonne montre puisse être employée, elle offre moins d'avantages lorsqu'il faut observer au temps sidéral.

L'on trouve l'erreur du chronomètre facilement en observant une étoile sur la même verticale que l'étoile polaire. Et d'ailleurs, l'erreur du chronomètre n'a pas besoin d'être déterminée avec autant de précision en observant de cette manière que lorsque l'on observe par la méthode du passage sur la première verticale. Ce fait est un bon point en faveur de la méthode qui vient d'être décrite; mais le plus grand avantage qu'elle offre est assurément le peu de temps requis pour observer.

Les observations de latitude par le passage d'étoiles sur la première verticale exigent de longues heures d'attente, car il faut observer le passage de chaque étoile et à l'est et à l'ouest, tandis qu'avec un bon choix d'étoiles l'on peut faire une observation sur deux étoiles en élongation dans un quart d'heure, et en voilà assez pour une observation de latitude.

Pour une étoile observée au zénith, les deux méthodes sont identiques, car les deux formules de réduction donnent

$$\Phi = \delta$$

Les deux méthodes dont il est question donnent égale satisfaction en pratique, quant à la précision du résultat, mais comparativement, en raison du peu de temps nécessité pour observer la latitude à l'élongation, je recommande cette dernière méthode, spécialement pour l'ouvrage sur le terrain.

Si les étoiles choisies sont de grandeur suffisante, l'on peut observer peu après le coucher du soleil, pendant qu'il n'est pas nécessaire d'illuminer les fils du réticule artificiellement.

Il est important d'établir avec soin la déclinaison des étoiles pour le jour même de l'observation, afin de s'en servir pour le calcul de réduction, et lorsqu'il s'agit de petits angles, une table logarithmique à sept décimales, donnant les secondes pour les petits angles, est nécessaire. La table logarithmique de Vega est recommandable.

Voici maintenant un exemple d'observation et son calcul de réduction.

Le lieu d'observation est les Grands Rapides de la Saskatchewan, le 18 septembre 1891; la paire d'étoiles observées, les nos 306 et 220 du *Berliner Jahrbuch :* la valeur d'une division du niveau, 5″ 3.

Étoiles.	Élongation.	Lecture du cercle d'azimut.			Niveau.	
		A	B	C	E	W
306	E	186°·568	306°·568	66°·566	4·8 6·2	6·2 4·8
220	W	75°·736	195°·736	315°·744	8·3 7·4	2·6 3·2

Azimut moyen $=186°\cdot5673$ $\quad 75°\cdot7387$ $\quad \delta'=62°\ 07'\ 41''\cdot8$

Correction du niveau $=\ \cdot0000$ $\quad -\ \cdot0098$ $\quad \delta=58°\ 51'\ 33''\cdot5$

Azimut corrigé $=186°\cdot5673$ $\quad 75°\cdot7289$ $\quad \frac{1}{2}(\delta+\delta')=60°\ 29'\ 37''\cdot65$

$75°\cdot7289$

$A+A' \quad =110°\cdot8384$ $\quad \frac{1}{2}(\delta-\delta')=1°\ 38'\ 04''\cdot15$

$=110°\ 50'\ 18''\cdot24$

$\frac{1}{2}(A+A') \quad = 55°\ 25'\ 09''\cdot12$

$\tan\frac{1}{2}(\delta+\delta') \quad = \cdot2472482$ $\quad$ d'où $\quad A=51°\ 14'\ 08''\cdot90$

$\tan\frac{1}{2}(\delta-\delta') \quad =8\cdot4553765$ $\quad$ et $\quad A'=59°\ 36'\ 09''\cdot34$

$\tan\frac{1}{2}(A+A') = \cdot1615543$

$\tan\frac{1}{2}(A'-A)=8\cdot8641790$

$\frac{1}{2}(A'-A)=4°\ 11'\ 00''\cdot22$

$A'-A \quad =8°\ 22'\ 00''\cdot44$

$\cos\delta=9\cdot6697756$ $\quad$ Vérification. $\cos\delta'=9\cdot7136093$

$\sin A=9\cdot8919439$ $\quad \sin A'=9\cdot9357776$

$\cos\varphi=9\cdot7778317$ $\quad \cos\varphi=9\cdot7778317$

$\varphi=53°\ 09'\ 42''\cdot13$ $\quad \varphi=53°\ 09\ 42''\cdot13$

Une autre paire d'étoiles, les n°s 325 et 226, donnèrent le même jour $\Phi=53°\ 09'\ 40''\cdot89$, et le 17 septembre les étoiles n°s 306 et 220 donnèrent $\Phi=53°\ 09'\ 39''\cdot50$.

La moyenne de ces valeurs donne pour la latitude de la station aux Grands-Rapides, 53° 09′ 40″ ·8.

Je puis ajouter que la plus grande différence constatée entre les observations indépendantes les unes des autres, faites aux différents endroits durant la saison d'ouvrage de 1891, a été de 12″ ·9, et l'instrument employé est un petit altazimut de 6 pcs, connu sous le nom de "*D. L. 6-inch transit.*"

Je recommande fortement cette méthode pour observer la latitude pendant le cours d'un arpentage d'exploration lorsque l'instrument employé est celui désigné plus haut.

La zone du chemin de fer dans la Colombie-Britannique.

L'une des conditions de l'entrée de la Colombie-Britannique dans l'union législative du Canada stipule une concession de terrain faite en considération de la construction, par le gouvernement fédéral, d'un chemin de fer traversant cette province et la reliant avec les autres provinces, "ne devant pas excéder vingt milles de chaque côté de la ligne."

La rédaction de l'article relatif à cette concession est simple, concise et non équivoque. Les calculs qu'entraîne la délimitation de ces terres n'est pas aussi facile.

Vu que le système d'arpentage des terres fédérales est basé sur des coordonnées géographiques, la première opération qui s'imposait était la détermination exacte de la position géographique du chemin de fer. Or, pour y arriver, un relevé du chemin de fer a été fait aussitôt que ce dernier fut terminé, et ce relevé a été relié à quatre stations astronomiques, occupées, pour la latitude, par des observations faites au moyen de la lunette zénithale et dont la longitude a été déterminée au moyen du télégraphe. L'ouvrage fut commencé en 1885, et comme Seattle était alors la station la plus rapprochée dont la longitude avait été déterminée avec soin, cette station fut prise comme base.

La longueur totale du relevé effectué de Port-Moody au sommet des montagnes Rocheuses est de 506·62 milles.

Un ouvrage technique considérable impliquant des calculs compliqués en géodésie, a été rendu nécessaire non seulement pour ajuster ce relevé aux stations astronomiques, mais encore pour en établir la position en rapport avec le système d'arpentage des terres fédérales.

Le résultat de ce travail a été d'établir la position dans la section, le canton et le rang de points continus et rapprochés sur le parcours du chemin de fer, afin de permettre la possibilité de faire des arpentages isolés le long de ce chemin, qui cependant pussent être reliés et former un tout. Mais ce n'était pas tout; il fallait encore déterminer, au moyen de calculs longs et compliqués, la limite de points continus de la zone de 20 milles de chaque côté du chemin de fer.

Il est inutile d'ajouter qu'ici encore la forme de la terre devait être prise en considération pour effectuer comme il convenait ces calculs.

J'ai démontré, dans mon rapport annuel de 1890, le moyen de déterminer la position de la limite d'une ligne de 20 milles de longueur, qui serait menée à angle droit avec la direction du chemin de fer. Plus de trois mille de ces positions ont été déterminées pour chacun des côtés du chemin de fer. Elles correspondent au nombre des stations du relevé. Les positions, en grande partie, des limites ainsi déterminées se trouvent en dedans des limites de la ceinture.

Je m'explique : bien qu'un point en un endroit soit à 20 milles de distance du chemin de fer, il peut se faire que, concourant vers le même lieu, une limite partant d'un autre endroit sur le chemin de fer dépasse le premier point, et en conséquence celui qui est ainsi dépassé ne peut servir de borne.

Afin d'écarter tous les points qui n'étaient pas sur la limite, comme il vient d'être expliqué, tous ceux qui étaient calculés ont été portés sur des plans de townships d'un demi-mille au pouce.

Tous les points consécutifs ont été reliés par un arc décrit au rayon de vingt milles, et par ce moyen il est devenu possible de choisir ceux d'entre eux qui pouvaient servir de bornes. Je dois ajouter, cependant, que le procédé graphique n'a pas toujours réussi; il s'est présenté des circonstances où il était discutable lequel des deux points devait servir de borne, alors il a fallu calculer simultanément la position de ces deux points.

Lorsqu'il s'agit de déterminer l'intersection d'une circonférence de cercle dont le rayon est connu (dans le cas actuel le rayon est 20 milles), avec un méridien formant l'une des bornes d'une section, voici comment l'on opère :—

Les données sont d'abord la position connue de la station du chemin de fer, et ensuite la position du méridien que l'arc de cercle doit intersecter.

Si, cependant, entre la station et ce point d'intersection il se rencontre une ligne de correction, il faut prendre en considération la correction rendue nécessaire par la convergence ou la divergence des méridiens, selon le cas.

L'on connaît donc la distance entre cette station et le méridien sous considération, vu qu'elle est égale à leur différence en longitude, et elle peut se mesurer sans erreur sensible sur une perpendiculaire partant de la station au méridien. Or donc, dans un triangle rectangle, l'hypoténuse (le rayon de 20 milles) et cette distance en longitude sont connus pour trouver le troisième côté.

Si une perpendiculaire est abaissée d'une station sur un méridien quelconque, le point d'intersection de ces deux lignes sera situé au nord de la parallèle de latitude passant par la station considérée. Appelons cette quantité "*e*". La valeur de "*e*" varie un peu avec la latitude, et elle est proportionnelle au carré de la distance

en longitude entre la station et le méridien considérés. L'on a fait une table donnant la valeur de "*e*" pour tous les quarts de section jusqu'à 20 milles; sa valeur maximum est d'environ cinq chaînes.

Cette correction "*e*" doit être ajoutée au côté cherché si le point d'intersection est au nord de la station; il faut en faire la soustraction dans le cas contraire.

Le résultat ainsi obtenu nous donne la distance vraie en latitude, et tout ce qui reste à faire est de réduire cette distance en sections. Connaissant la position de la station et cette distance en latitude, l'on trouve qu'elle est la distance entre l'intersection et la borne nord de la section.

Il reste encore à démontrer comment l'on détermine l'intersection avec les lignes est et ouest.

Immédiatement nous avons, par les données, la distance en latitude entre la station et la parallèle de latitude où l'on cherche le point d'intersection.

Posons l, la différence de longitude mesurée sur la parallèle de latitude passant par la station, cette différence étant la distance entre les méridiens passant par la station et le point d'intersection cherché respectivement; d, la distance en latitude entre la station et la borne nord de la section qui doit être intersectée; et r, le rayon de 20 milles. Nous avons, au moyen de considérations géométriques,

$$l = \sqrt{r^2 - d^2}\left(1 + d\frac{\cdot 0123}{81^2}\right)$$

La quantité ·0123 représente la déviation exprimée en fraction de chaîne d'une perpendiculaire d'un mille de longueur menée d'un point de la quatrième base sur un méridien et d'une parallèle de latitude passant par ce point. Cette quantité varie un peu avec la latitude.

La distance en longitude ainsi obtenue doit maintenant être réduite en sections, prenant comme unité la longueur d'une section sur la parallèle de latitude intersectée.

Il faut donc appliquer une correction pour la convergence ou la divergence des méridiens, selon le cas.

Encore ici il faut prendre en considération la position de la station pour trouver à quelle distance à l'ouest de la borne est, d'une section, se trouve l'intersection recherchée. Dans le cas où, entre la station et le point d'intersection, il se rencontre une ligne de correction, il faut additionner ou soustraire l'écart (*jog*) qui se trouve au méridien à l'est de l'intersection. C'est ainsi que l'intersection de la limite de la ceinture de terre avec chaque ligne de section a été calculée depuis Port-Moody jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses.

Les calculs relatifs à cette ceinture de terre m'ont occupé depuis trois ans pendant tout le temps où je n'ai pas été engagé à d'autres travaux. Plus d'un million de chiffres se sont ainsi rangés dans les diverses colonnes dont se compose mon ouvrage relatif à ce calcul.

J'ai reçu dans la dernière partie de ce travail une aide considérable de M. J. I. Dufresne, A.T.F.

M. Dufresne s'est servi de l'arithmomètre de Colmar pour faire ces calculs.

Je puis dire que, bien que l'on ne soit pourvu d'un arithmomètre dans ce bureau que depuis comparativement peu de temps, déjà il s'est payé plusieurs fois par la quantité de travail qu'il a fait éviter.

Tous les calculs sont maintenant faits, et les résultats forment une table qui est déposée dans les archives de ce bureau; et maintenant lorsqu'il s'agira d'établir la limite de la zone sur le terrain, il n'y aura plus qu'à planter des bornes aux points d'intersection de la limite avec les lignes de sections. Si l'on veut borner entre deux de ces points d'intersection, l'on pourra joindre ces points par une ligne droite et mesurer une flèche à son centre jusqu'à l'arc qui forme la limite.

Le maximum de la longueur possible de cette flèche est d'une chaîne. La direction d'une telle ligne droite peut être déterminée, car ses extrémités sont fixées à l'avance, étant des points d'intersection déjà mentionnés.

Au moyen d'ordonnées partant d'une ligne droite établie de cette manière, autant de bornes qu'il est désirable peuvent être placées sur la limite de cette lisière de terre.

Il y a encore à considérer la question de faire la description des sections fractionnaires qui s'étendent le long de la limite de cette lisière.

Cette description devient nécessaire lorsqu'il s'agit de faire les lettres patentes.

Au moyen des données fournies par la table dont il a été question, il est facile de calculer la surface de ces sections fractionnaires, et ces données suffisent également quant au reste de la description.

La position du terrain peut être définie en termes simples et intelligibles comme suit :—

" La partie de la section... ..... du canton..... rang..... à l'ouest du..... méridien, sise en dedans et limitée par l'arc décrit au rayon de 20 milles, lequel arc intersecte la borne .....de la dite section à une distance de ..... chaînes de son coin..... ... ainsi que la borne..... de la dite section à une distance de..... chaînes de son coin..... "

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

OTTO J. KLOTZ.

N° 16.

PROGRAMMES D'EXAMEN DU CONSEIL DES EXAMINATEURS POUR LES ARPENTEURS FÉDÉRAUX.

EXAMENS POUR L'ADMISSION À L'ÉTUDE.

CALLIGRAPHIE ET ORTHOGRAPHE.

Temps accordé, 3 *heures.*

	Points.
Calligraphie.	50
Orthographe.	200

Ecrivez une composition de pas moins de 200 mots sur—
" Le Nord-Ouest Canadien."

ARITHMÉTIQUE ET LOGARITHMES.

Temps accordé, 3 *heures.*

	Points.
1. Trouvez, sans faire usage de logarithmes, la valeur de $\sqrt[3]{\frac{3}{3}}-\sqrt{2}$ à quatre décimales.	15
2. Résolvez le même problême au moyen de logarithmes.	10
3. Additionnez $\frac{27}{187}$, $\frac{5}{143}$ et $\frac{24}{221}$	10
4. A $23{\cdot}7\dot{3}\dot{4}$ ajoutez $5{\cdot}7\dot{6}\dot{7}\dot{5}$, et soustrayez $7{\cdot}\dot{3}\dot{7}$ de la somme.	12
5. *A* et *B* en travaillant ensemble peuvent faire un certain ouvrage en 5 jours; *B* et *C* peuvent le faire en 6, et *A* et *C* ensemble peuvent le faire en 7. Combien de temps chacun d'eux prendrait-il pour le faire séparément.	15
6. Réduisez 10h. 20m. 13s·7 en fraction décimale d'un jour.	9
7. Réduisez 3754·35 pieds carrés en fraction décimale d'une acre.	9
8. Trouvez d'après la table Log sin 17° 34′ 15″·3 Log sec 23° 19′ 43″·2 Log cot 83° 17′ 27″·9	15
9. Trouvez l'angle dont la cosécante logarithmique, d'après la table, est 10·7987543.	5

ALGÈBRE.

Temps accordé, 3 *heures.*

Points.

1. Simplifiez les expressions suivantes :—

$$10a-5[3a-4b-7\{2a+5b-3\ (a-b)\}+5\{2b+4(a+b)\}]$$ 7

$$\frac{3x^3-3x^2y+xy^2-y^3}{4x^2-xy-3y^2}$$ 7

$$\frac{x+\sqrt{x^2-1}}{x-\sqrt{x^2-1}}+\frac{x-\sqrt{x^2-1}}{x+\sqrt{x^2-1}}$$ 7

2. Prouvez que

$$(a-b)^3+(b-c)^3+(c-a)^3=3(a-b)(b-c)(c-a)$$ 7

3. Trouvez le plus petit commun multiple de

$$x^2+5x+10,\ x^3-19x-30 \text{ et } x^3-15x-50.$$ 7

4. Résolvez les équations

(*a*) $\frac{3-2x}{1-2x}-\frac{2x-5}{2x-7}=1-\frac{4x^2-1}{7-16x+4x^2}$ 7

(*b*) $\left.\begin{array}{l}\frac{x}{a+b}+\frac{y}{a-b}=2a\\ \frac{x-y}{2ab}=\frac{x+y}{a^2+b^2}\end{array}\right\}$ 8

(*c*) $\left.\begin{array}{l}x+y+z=a+b+c\\ x+a=y+b=z+c\end{array}\right\}$ 8

(*d*) $x-\frac{14x-9}{8x-3}=\frac{x^2-3}{x+1}$ 9

(*e*) $\frac{x+a}{x-a}-\frac{x-a}{x+a}=\frac{b+x}{b-x}-\frac{b-x}{b+x}$ 9

5. Le produit de quatre nombres consécutifs est 93024. Trouvez-les. 8

6. Il y a trois quarts d'heure, il s'était écoulé, depuis deux heures, deux fois autant de minutes qu'il en faut maintenant pour se rendre à quatre heures. Quelle heure est-il ? 8

7. Une citerne peut être alimentée d'eau par deux tuyaux. Au moyen de l'un d'eux elle se remplirait 6 heures plus tôt que par l'autre, et les deux réunis la rempliraient en 4 heures. Trouvez le temps que chaque tuyau mettrait à la remplir séparément. 8

GÉOMÉTRIE.

Temps accordé, 3 *heures.*

Points.

1. Si deux lignes droites se coupent, les angles opposés au sommet sont égaux. 12

2. Dans quelles conditions d'égalité entre les côtés ou les angles de deux triangles peut-on inférer que les triangles coïncideront s'ils sont superposés ? 13

	Points.
3. Par un point donné sur la base d'un triangle isocèle, tracez une ligne droite terminée aux côtés du triangle (prolongés si c'est nécessaire) et bissectée par la base.	12
4. Prouvez géométriquement le théorème qui s'énonce en langage algébrique par $(a+x)^2 + (a-x)^2 = 2a^2 + 2x^2$.	13
5. Dans un triangle quelconque, le carré d'un côté opposé à un angle obtus ou aigu égale la somme des carrés des deux autres côtés, plus ou moins deux fois le produit du second côté par la projection du troisième sur le second.	13
6. Si deux cercles se touchent extérieurement, la ligne droite qui joint leurs centres passe par le point de contact.	12
7. Deux cercles égaux se coupent aux points B et C. Si par le point B on mène une ligne droite qui coupe les deux cercles aux points D et E, et que l'on joigne les points C D E par des lignes droites, prouvez que le triangle ainsi formé est isocèle.	13
8. D'un cercle donné, déterminez un segment capable d'un angle égal à un angle rectiligne donné.	12
9. Si on inscrit dans un cercle un pentagone et un décagone réguliers, le carré fait sur le côté du pentagone est égal à la somme des carrés faits sur le côté du décagone et sur le rayon du cercle.	16
10. Dans un cercle donné, inscrivez un triangle semblable à un triangle donné.	14
11. Les triangles ayant même hauteur sont entre eux comme leurs bases.	14
12. Les triangles semblables sont entre eux comme les carrés de leurs côtés homologues.	14
13. La surface d'un cercle est égale à la moitié du produit du rayon par la circonférence.	14
14. Trouvez une quatrième proportionelle à trois lignes droites données.	14
15. A B C, D E F sont des triangles dont l'angle A est égal à l'angle D, et A B est égal à D F; démontrez que les surfaces des triangles sont comme A C est à D E.	14

TRIGONOMÉTRIE PLANE.

Temps accordé, 3 *heures.*

	Points.
1. Qu'entend-on par mesure circulaire ? Trouvez la mesure circulaire de 35° 15′ à cinq décimales.	15
2. Trouvez par construction géométrique les sinus de 30°, 45° et 60°.	15
3. Faites la preuve de la formule $$\tan \tfrac{1}{2}(A-B)=\frac{a-b}{a+b}\cot \tfrac{1}{2} C.$$	15
4. La somme des trois côtés d'un triangle plan est 6, et les angles sont entre eux comme 1, 2, 3. Trouvez les côtés.	15
5. Etant donné que $a=102{\cdot}7, b=13{\cdot}5, C=130° 15' 45''$: trouvez A, B et c.	15
6. Les perpendiculaires abaissées des extrémités de la base d'un triangle sur les autres côtés ont 10 et 12 pouces, et l'angle opposé à la base est de 15°. Trouvez les autres angles et les côtés.	15
7. Le sinus de la moitié d'un angle est $\frac{1}{3}$. Trouvez la tangente de l'angle entier.	10

TRIGONOMÉTRIE SPHÉRIQUE.

Temps accordé, 3 *heures.*

	Points.
1. Démontrez que les trois angles d'un triangle sphérique sont ensemble plus grands que deux angles droits.	15
2. Qu'entend-on par triangle polaire ? Trouvez la relation qui existe entre les côtés et les angles du triangle polaire et du triangle primitif.	17
3. Donnez les règles pour la solution des triangles sphériques rectangles au moyen de la formule de Napier. Aussi, les règles pour la solution des triangles sphériques dont un des côtés égale un quart de cercle.	17
4. Dans un triangle sphérique $A\ B\ C$, étant donné que $C=90°$, $A\ C=151° 23' 09''$, et $B\ C=16° 35' 14''$, trouvez les autres parties.	17
5. Etant donné que $A\ B=86° 12' 52''$, $B\ C=79° 38' 21''$, et $A\ C=58° 39' 16''$, trouvez l'angle C.	17
6. Etant donné que $A\ B=67° 14' 28''$, $B\ C=40° 18' 29''$, et que l'angle $A=34° 22' 17''$, trouvez les autres parties.	17

TOISÉ DES SURFACES.

Temps accordé, 3 heures.

	Points.
1. Les côtés d'un champ triangulaire ont 859, 973 et 1,027 chaînons. Quelle est sa superficie?	14
2. Du triangle ci-dessus l'on veut retrancher deux acres par une ligne parallèle au plus petit côté. En quels points cette ligne coupera-t-elle les deux autres côtés.	14
3. Un cône, dont la moitié de l'angle vertical est 30°, a sa surface extérieure, y compris la base, égale à la surface d'une sphère dont le rayon est 10 pouces. Trouvez la hauteur de ce cône et le diamètre de sa base.	15
4. Les diagonales d'un parallélogramme ont 17 et 24 pouces, et l'angle qu'elles forment est de 35° 43′. Trouvez la superficie du parallélogramme.	14
5. Dans une sphère dont le rayon est de 10 pouces, quelle est la superficie de la surface d'un segment dont la hauteur est de 5 pouces.	15
6. Deux figures semblables ont leurs côtés homologues dans le rapport de 3 à 4, et la différence entre leurs superficies est de 379 verges carrées. Quelles sont leurs superficies respectives.	14
7. Deux cercles, dont les rayons respectifs sont 10 et 12 pouces, ont leurs centres à 5 pouces de distance l'un de l'autre. Quelle est la superficie de la surface commune aux deux.	14

EXAMEN COMPLET POUR L'ADMISSION COMME ARPENTEUR.

GÉOMÉTRIE PLANE ET SUPERFICIES.

Temps accordé, 3 heures.

	Points.
1. Si une ligne droite est divisée en deux parties égales et en deux parties inégales, prouvez que le rectangle formé par les parties inégales, réuni au carré décrit sur la ligne comprise entre les points de section, est égal au carré décrit sur la moitié de la ligne.	12
2. Démontrez que les angles dans un même segment de cercle sont égaux entre eux.	12
3. Décrivez un cercle autour d'un pentagone régulier donné.	12
4. Les lignes droites qui joignent les points du milieu des côtés d'une figure quadrilatérale forment un parallélogramme.	12
5. Dans un triangle équilatéral, les perpendiculaires menées d'un point quelconque d'un côté aux autres côtés sont égales à la perpendiculaire menée d'un angle quelconque du côté opposé.	12
6. De tous les triangles reposant sur la même base et dont les angles du sommet sont égaux, le périmètre de celui qui est isocèle est le plus grand.	12
7. Tirez une tangente commune à deux cercles donnés dans une direction transversale.	12
8. Dans une figure quadrilatérale donnée, trouvez un point d'où la somme des lignes menées aux angles sera un minimum.	16

GÉOMÉTRIE DANS L'ESPACE.

Temps accordé, 3 heures.

	Points.
1. Définissez les expressions :—Angles trièdres et polyèdres, sphère, parallélipipède, prisme, pyramide, tronc, cube, cône droit.	18
2. Prouvez que deux quelconques des angles plans qui forment un angle trièdre sont ensemble plus grands que le troisième.	18
3. Tout angle solide est formé par des angles plans qui, réunis, sont moindres que quatre angles droits. Donnez-en la preuve.	18
4. Prouvez que, si deux solides sont formés par un même nombre de plans égaux et semblables, identiquement situés, et si l'inclinaison de deux plans contigus quelconques dans l'un des solides est la même que l'inclinaison des deux plans égaux et identiquement situés dans l'autre, les solides eux-mêmes sont égaux et semblables.	18
5. La surface convexe d'un cône est égale à la circonférence de sa base multipliée par la moitié de sa hauteur oblique. Faites-en la preuve.	18
6. Prouvez que le volume d'un cône est égal à sa base multipliée par un tiers de sa hauteur.	18
7. Prouvez que la surface convexe d'un tronc de cône est égale à la moitié de la somme des circonférences de ses bases supérieure et inférieure, multipliée par sa hauteur oblique.	18
8. Un pain hémisphérique est composé de moitié de croûte; la croûte est d'épaisseur égale partout. Le diamètre de sa base est de 10 pouces, sa hauteur de 5 pouces. Quelle est l'épaisseur de la croûte ?	24

TRIGONOMÉTRIE SPHÉRIQUE.

Temps accordé, 3 heures.

	Points.
1. La somme des trois angles (en degrés) de tout triangle sphérique est comprise dans certaines limites. Quelles sont-elles?	16
2. Démontrez que $\cos a = \cos b \cos c + \sin b \,.\, \sin c \,.\, \cos A$.	22
3. Démontrez que le cosinus d'un angle quelconque est égal au produit des sinus des deux autres angles par le cosinus du côté inclus, moins le produit des cosinus de ces deux angles.	17
4. De $$\cos A = \frac{\cos a - \cos b . \cos c}{\sin b \,.\, \sin c}.$$ déduisez que $$\sin {}^2\tfrac{1}{2} A = \frac{\sin (s-b) \sin (s-c)}{\sin b . \sin c}.$$	17

	Points.
5. Quand les deux côtés d'un angle droit sont de même espèce, et lorsqu'ils sont d'une espèce différente, dites quelle doit être l'hypothénuse dans les deux cas.	17
6. Dans un triangle sphérique rectangle, étant donné que $AB = 29° 12' 50''$, et que l'angle $C = 37° 26' 21''$, trouvez les autres parties.	17
7. Dans un triangle à angles obliques ABC, le côté $a = 70°$, le côté $b = 38° 30'$, et l'angle $C = 31° 34' 26''$. Trouvez le côté c.	22
8. Etant donné que $A = 119° 15'$, $B = 70° 39'$, et le côté $c = 52° 39' 4''$, trouvez le côté a.	22

DIVISION ET BORNAGE DE TERRAINS.

Temps accordé, 3 heures.

	Points.
1. Dans une pièce de terre triangulaire ABC, $AB = 12$ ch., $BC = 14$ ch., $CA = 16$ chaînes. On veut la diviser en deux parties égales par une ligne droite parallèle à AB. Quelle est la longueur de la ligne de division, et à quelle distance de A se trouve l'une de ses extrémités ?	20
2. Si, dans le triangle ci-dessus, la ligne de division commence sur BC à une distance de 4 chaînes de B, quelle est la longueur de la ligne qui coupe le triangle et quel est son azimut, en supposant que AB aille franc nord ?	25
3. Dans la sec. 3, tp. 13, r. V, il y a une belle source située à 15 chaînes de la limite ouest. On veut partager la section également entre quatre frères, afin que chacun d'eux ait accès à la source et qu'une partie ait un front de 40 chaînes sur la limite sud de la section. Quelle est la longueur de chacune des lignes de division et quel est le front sur les autres limites ?	30
4. Si, dans la question précédente, la partie sud-ouest est divisée en deux par une ligne droite partant de l'angle sud-est de cette partie, quels seront la longueur et l'azimut de la ligne de division ?	25

TOISÉ DES SURFACES.

Temps accordé, 3 heures.

	Points.
1. D'après les notes suivantes, calculez la superficie—	35

					ch.
Station 1	S.	69°	15′	E.	7·06
2	N.	37°	15′	E.	5·93
3	N.	39°	30′	O.	6·00
4	S.	57°	45′	O.	4·65
5	S.	30°	00′	O.	4·98

par coordonnées rectangulaires.

Points.

2. Qu'entend-on par " vérifier " un arpentage ? Dans l'exemple précédent, l'arpentage des côtés forme-t-il un enclos ? Comment vérifiez-vous l'arpentage lorsqu'il ne clôt pas et que l'erreur est supposée provenir et de l'azimut et du chaînage, et lorsqu'elle est due au chaînage seul ? 20

3. Dans le relevé d'une superficie délimitée, combien de données manquantes (distances et azimuts) peut-on trouver, et quelles peuvent être ces données ? Dans la question 1, supposez que les azimuts manquent aux stations 4 et 5, et déduisez-les. 20

4. Des ordonnées rectangulaires sont faites jusqu'à une rivière à partir d'une ligne de base *AG*. 25

Ordonnée à.	Distance de A.	Longueur de l'ordonnée.
A	0·00 ch.	1·53 ch.
B	1·21	1·76
C	2.23	2·00
D	3·56	2·32
E	5·04	1·91
F	5·75	1·45
G	7·00	1·00

Quelle est la superficie entre la rivière et la ligne de base ?

DESCRIPTIONS.

Temps accordé, 3 heures.

Points.

1. Faites la description de ce qui reste du ¼ S.-O. de la sec. 3, tp. 17, r. X, district d'Assiniboïa, dont un morceau rectangulaire de 15 acres, ayant 10 chaînes de front sur la limite sud et 15 chaînes sur la limite ouest de la section, a été vendu. 20

2. Une municipalité veut élargir la réserve de chemin à deux chaînes entre les sec. 3 et 4, tp. 17, r. X, district d'Assiniboïa, et pour cela elle achète une lisière d'une chaîne du propriétaire de la sec. 4. Faites la description nécessaire pour le contrat. 20

3. Faites une description pour ce qui reste de la sec. 4 de la question 2. 20

4. Un terrain minier rectangulaire de 600 pieds sur 1,500, ces derniers courant franc nord, est délimité par Jno. McNabb, A.F., dans un township non arpenté, les encoignures du terrain étant indiquées par des poteaux plantés dans des buttes. Le coin sud-est du terrain est éloigné de 22·80$^{ch.}$ dans une direction N. 80° O., d'après l'arpentage de Jno. McNabb, de la borne cornière entre les townships 12 et 13, rang XV, district d'Assiniboïa. Le plan et l'arpentage sont approuvés par le gouvernement. Faites la description du terrain minier pour la patente. 20

5. Rédigez le témoignage supposé d'un témoin au sujet de la position d'un poteau cornier de section qui a été perdu et qu'il faut rétablir. 10

6. Rédigez une déclaration statutaire d'occupation par un colon. 10

Département de l'Intérieur.

ASTRONOMIE.

Temps accordé, 3 heures.

	Points.
1. Définissez la déclinaison, l'ascension droite, l'équinoxe vernal, la réfraction, la parallaxe et le premier vertical.	10
2. Définissez le temps moyen, solaire et sidéral. Qu'est-ce que l'équation du temps? Qu'est-ce qui la fait varier? Pourquoi sa valeur est-elle plus grande en novembre?	16
3. La différence de longitude entre deux endroits est de 97° 17′; convertissez-la en temps. Quelle "espèce" de temps en résulte-t-il?	12
4. Le 21 janvier 1880, la hauteur méridienne apparente de α du Cocher (la Chèvre) était de 27° 35′, le zénith étant au sud de l'étoile. On demande la latitude.	14
5. Le 31 mars 1880, la hauteur méridienne apparente du limbe inférieur du soleil était de 46° 10′ 30″. La longitude du lieu était approximativement 82° O. On demande la latitude.	15
6. Le 19 août 1880, à Kamloops, dans la longitude 120° 19′ 35″, un chronomètre sidéral marquait $11^h\ 52^m\ 18^s$: quelle est la longitude du lieu qui, au même moment, marquait la même heure sur une horloge à temps moyen?	16
7. Dans la latitude 43° 23′ N., quel est l'azimut de Sirius à son lever; déclinaison, 16° 33′ 45″ S.?	17
8. Le 2 juillet 1880, dans la latitude 54° 20′, longitude 112° 42′ O., la hauteur apparente du limbe inférieur du soleil dans l'avant-midi était de 35° 18′. Quel était l'azimut du soleil?	25
9. Dans la dernière question, une montre marquait $9^h\ 17^m\ 24^s$. Quelle était l'erreur de la montre?	25
10. L'angle horaire de α de la Lyre (Véga), déclinaison 38° 41′, lorsqu'elle traverse le premier vertical, est 2 heures. Quelle est la latitude du lieu?	25
11. Dans la latitude 60° 00′ N., l'indication de la boussole sur β du Taureau à son lever est N. 5° O.; déclinaison de l'étoile, 28° 30′. Quelle est la déclinaison (variation) de l'aiguille aimantée?	25

GÉOMÉTRIE PLANE ET SUPERFICIE.

Temps accordé, 3 heures.

	Points.
1. Les lignes droites menées à angle droit des côtés d'un triangle, à partir des points de bissection des côtés, se rencontrent au même point.	11
2. Divisez un quadrilatère donné par une ligne droite passant par l'un des angles du quadrilatère.	11
3. Dans un triangle dont l'angle vertical est un angle droit, une ligne droite est abaissée perpendiculairement du sommet à la base; démontrez que le carré décrit sur chacun des côtés contigus à l'angle droit rectangle formé par la base et le segment de cet angle est égal au adjacent à ce côté.	11

	Points.
4. Un triangle est inscrit dans un cercle : démontrez que la somme des angles dans les trois segments extérieurs au triangle est égale à quatre angles droits.	11
5. Tirez une ligne droite qui touchera à deux cercles donnés.	11
6. *A B C*, *D E F* sont des triangles dont l'angle *A* est égal à l'angle *D*, et *A B* est égal à *D F* : démontrez que les superficies des deux triangles sont comme *A C* est à *D E*.	11
7. Trouvez une proportionnelle moyenne entre deux lignes droites données.	11
8. Divisez une ligne droite en deux parties de manière que les carrés décrits sur toute la ligne et sur l'une des parties soient réunis, deux fois plus grands que le carré décrit sur l'autre partie.	11
9. Retranchez d'une ligne donnée (*A B*) une partie dont le carré soit égal à la moitié du carré de la ligne donnée.	12

GÉOMÉTRIE DANS L'ESPACE.

Temps accordé, 3 *heures.*

	Points.
1. Si un solide est formé de six plans qui sont parallèles deux à deux, les faces opposées sont des parallélogrammes semblables et égaux.	20
2. Si deux pyramides triangulaires dont les bases et les hauteurs sont égales sont coupées par des plans parallèles à leurs bases, et à égales distances de celles-ci, les sections sont égales entre elles.	20
3. Si un cône et un cylindre ont la même base et la même hauteur, le cône forme le tiers du cylindre.	20
4. Les plans auxquels la même ligne droite est perpendiculaire sont parallèles entre eux.	20
5. Trouvez la capacité d'un évier de forme prismoïde, son fond étant = 48 pouces de longueur, 40 pouces de largeur, et son dessus = 5 pieds de longueur et 4 pieds de largeur, et sa profondeur = 3 pieds.	20
6. Trouvez le volume d'un cône tronqué dont la hauteur = 9 pieds et les diamètres des bouts = $1\frac{1}{2}$ et $2\frac{1}{2}$ pieds.	20
7. Un verre conique dont la profondeur = 6 pouces, et le diamètre à la bouche = 5 pouces, étant rempli d'eau, si l'on y met une sphère = 4 pouces de diamètre, d'une gravité spécifique plus grande que l'eau, combien se renversera-t-il d'eau ?	30

Département de l'Intérieur.

TRIGONOMÉTRIE SPHÉRIQUE.

Temps accordé, 3 *heures.* — Points.

1. Faites voir que les côtés et les angles du triangle polaire sont les suppléments du triangle primitif. — 18

2. Démontrez que la somme des trois côtés d'un triangle sphérique est moindre que la circonférence d'un grand cercle. — 18

3. Prouvez ce qui suit :—$\text{Cos } A = \dfrac{\cos a - \cos b \cos c}{\sin b \sin c.}$ — 18

4. Donnez les règles de Napier pour les " parties circulaires." — 18

5. $\text{Tan } \frac{1}{2} a = \sqrt{\dfrac{-\cos S \,.\, \cos (S-A)}{\cos (S-B) \cos (S-C)}}$

   Faites voir que le numérateur, dans le second membre de l'équation ci-dessus, est essentiellement positif. — 18

6. Etant donné les trois côtés d'un triangle sphérique dont $a=70° \; 00'$, $b=38° \; 00'$ et $c=40° \; 00'$, trouvez l'angle A. — 18

7. Etant donné que, dans un triangle sphérique obliquangle $A \; B \; C$, le côté $a=70°$, le côté $b=38° \; 30'$, et l'angle inclus $C=31° \; 34' \; 26''$, trouvez l'angle A. — 24

8. Mettant que x soit la distance entre l'œil et le centre d'une sphère dont le rayon est r, démontrez que la partie visible de sa surface est à l'invisible comme $x-r : x+r$. — 18

DIVISION DE TERRAINS.

Temps accordé, 3 *heures.* — Points.

1. Dans une pièce de terre ABC, $AB=14$ chaînes, $BC=16$ chaînes, $CA=18$ chaînes. On veut diviser le terrain en trois parties égales en partant d'un point P sur le côté AB, la distance de A à P étant de 6 chaînes. Trouvez la direction relativement au côté AB et la longueur des lignes de division. — 25

2. Un champ est borné comme il suit :—N. 14° O. 15·20 chaînes, N. 70½° E. 20·43 chaînes, S. 6° E. 22·79 chaînes, N. 86½° O. 18·00 chaînes. Une source qui se trouve dans le champ est à 7 90 chaînes au S. 75° E. du deuxième coin. Il s'agit de séparer 10 acres du côté ouest du champ par une clôture droite passant par la source. Quelle distance y aura-t-il entre le premier coin et le point où la clôture de division rencontrera le quatrième côté ? — 25

3. Divisez un champ quadrilatéral irrégulier en deux parties, dans la proportion de m à n, par une ligne menée d'un point donné sur l'un des côtés. — 25

4. Supposons qu'en faisant un grand arpentage, la distance entre deux clochers A et B s'est trouvée être de 104 chaînes, et que C et D sont deux éminences convenablement situées pour étendre les triangles, mais dont la distance ne peut être déterminée par un mesurage réel. Pour constater cette distance (CD), les angles suivants ont été déterminés à C et à D :— — 25

   $\begin{cases} ACB = 85°46' \\ BCD = 23°56' \end{cases}$ $\begin{cases} ADC = 31°48' \\ ADB = 68° \; 2' \end{cases}$

   Trouvez CD d'après ces données.

TOISÉ DES SURFACES.

Temps accordé, 3 *heures.* — Points.

1. La direction de *AB* est N. 62¼° O., 14·75 chs; *BC* N. 19° E., 27 chs; *CD* S. 77° E. 22·75 chs, et *DE* S. 27° E.; on veut retrancher 70 acres par une ligne *AH* partant de l'angle *A* et aboutissant au côté *DE*. Trouvez *AH* et *DE*. — 25

2. Etant données les directions et distances d'un lopin de terre comme il suit:— — 25

1re	S. 40½°	E.	31·80 chs.
2me	N. 54°	E.	Distance inconnue.
3me	N. 29¼°	E.	2·21 chs.
4me	N. 28¾°	E.	35·35 chs.
5me	N. 57°	O.	Distance inconnue.
6me	S. 47°	O.	31·30 chs au point de départ.

On demande les distances des 2me et 5me côtés.

3. Les positions relatives de deux monuments *A* et *B* ont été soigneusement établies dans l'arpentage primitif par un relevé dont les notes se lisent comme il suit: — — 25

	Distance.	Direction astronomique.
A à *C*	21·35 chs	N. 75° E.
C à *D*	17·93 "	N. 59° E.
D à *E*	5·47 "	S. 83° E.
E à *B*	27·53 "	N. 85° E.

Un arpenteur désirant rétablir les stations de ce relevé commence à *A* avec un azimut approximatif et suit les alignements donnés. Lorsqu'il arrive à *B*, il trouve que ce point, tel que placé par lui, est à 2·75 chs dans une direction S. 45° O. du monument primitif. Quelle correction doit-il faire à son azimut et à la longueur de sa chaîne pour rendre son arpentage conforme au premier quant aux angles et à la longueur relative des alignements?

4. Dites dans quels cas d'omission d'alignements ou de distances il y a deux solutions du problème qui permet d'y suppléer. Quand tous les alignements et toutes les distances sont donnés, comment corrigez-vous l'erreur si l'arpentage ne clôt pas? — 25

DESCRIPTIONS.

Temps accordé, 3 *heures.* — Points.

1. Un homme vend le quart S.-O. de la sec. 4, tp. 13, r. 7, à l'ouest du 3e méridien initial, un quadrilatère attenant au coin N.-E. de cette section. Chaque côté du quadrilatère a 15 chaînes, et un chemin d'une chaîne de largeur conduit de la limite occidentale de la section, en suivant le côté sud de la ligne du quart de section, au morceau vendu. Faites une description, par tenants et aboutissants, du terrain vendu, pour l'insérer dans l'acte de vente. — 30

2. L'on vend un morceau de terre situé partiellement dans la sec. 4 et partiellement dans la sec. 9 du tp. 13, r. 7, O. du 3e M.I., et attenant à la limite occidentale de ces sections. Les limites de ce terrain sont parallèles aux lignes de la section voisine respectivement. L'angle N.-O. du terrain est à 15 chaînes au nord du coin nord-ouest de la section 4, et l'angle S.-O. est à 25 chaînes au sud du même coin de la section. La largeur du morceau vendu est de 17 chaînes. Faites la description pour l'acte de vente. — 30

	Points.
3. Faites un diagramme et une description, par tenants et aboutissants, de la moitié nord des 20 acres ouest du quart sud-ouest du quart de section nord-est de la sec. 2, tp. 12, r. 6, O. du M.I. La limite orientale de ces vingt acres doit être parallèle à la limite occidentale du dit quart de section, et la ligne de division des vingt acres doit être parallèle à la limite sud du quart de section.	20
4. Rédigez une déclaration d'occupation par un colon.	10
5. Rédigez un témoignage supposé à propos de la position d'un poteau cornier de section qui a été perdu et que l'on veut rétablir.	10

ASTRONOMIE PRATIQUE.

Temps accordé, 3 heures.

	Points.
1. Définissez les expressions—Temps sidéral, apparent et solaire moyen, et l'équation du temps. Faites voir comment on convertit une espèce de temps en une autre.	16
2. Montrez par un diagramme le rapport qui existe entre la déclinaison, l'ascension droite et l'angle horaire d'un corps céleste et le temps, et la latitude et la longitude terrestres.	16
3. On demande l'heure du lever du soleil à Québec dans la latitude 46° 48′ N. le 13 août 1891.	17
4. Dans la latitude 45° 24′ N., déterminez la hauteur apparente de la Polaire à son passage supérieur le 13 août 1891.	17
5. Déterminez l'azimut de la Polaire à son élongation, le 13 août 1891, sur la 2me ligne de base.	17
6. Dans la latitude 52° 13′ N., dans l'après-midi, la hauteur observée du limbe supérieur du soleil était de 39° 6′, pendant que sa déclinaison était de 15° 8′ N. Quelle était l'heure de l'observation.	17
7. De combien est plus courte la distance entre Port-Jackson et la baie de Valparaiso sur l'arc d'un grand cercle que sur leur parallèle commune; et quelle est la plus haute latitude atteinte par un navire naviguant entre eux sur l'arc d'un grand cercle, leur latitude étant 33° 51′ S., et leur différence de longitude 136° 10′?	20
8. Dans une latitude donnée, et à un jour donné, faites voir comment on peut trouver l'heure lorsque deux étoiles données ont le même azimut.	20
9. A un endroit dans la latitude nord, lorsque la déclinaison du soleil en 1891 était de 23° 27′ N., son altitude corrigée à 8h. 54m. a.m., temps moyen, était de 48° 42′. On demande la latitude.	20
10. Lorsque, dans la latitude 46° 50′ N., la hauteur du soleil était de 27° 30′ et sa déclinaison 5° 30′ S., quel était son azimut à partir du nord?	20
11. Si, le 11 novembre 1881, la distance entre une comète et α de Pégase (Markab) était de 42° 14′, et α de l'Aigle (Altair) 36° 35′ au nord de ces étoiles, quelles étaient son ascension droite et sa déclinaison.	20

TRIGONOMÉTRIE SPHÉRIQUE.

Temps accordé, 3 heures.	Points.
1. Prouvez directement, d'après une figure géométrique, le principe suivant de Napier pour la solution des triangles sphériques rectangles :— " Le sinus de la partie du milieu est égal au produit des tangentes des parties voisines."	25
2. Dans un triangle sphérique rectangle, étant donné les deux autres angles, savoir :—$A = 52° 32' 55''$, et $B = 66° 20' 40''$, on demande les deux autres parties.	25
3. Qu'est-ce qu'un triangle sphérique rectangle, et comment le résout-on ?	25
4. Faites voir et expliquez l'ambiguïté qui existe lorsqu'un triangle sphérique doit être déterminé si deux côtés et l'angle opposé à l'un d'eux sont les seules données que l'on possède ?	25
5. Etant donnés les trois angles d'un triangle sphérique, savoir :—$A = 119° 15'$, $B = 70° 39'$, $C = 48° 36'$, quels en sont les côtés.	25
6. Comment trouvez-vous la superficie d'un triangle sphérique ? Faites la démonstration.	25

GÉOMÉTRIE PLANE ET SUPERFICIES.

Temps accordé, 3 heures.	Points.
1. Si deux côtés contigus seulement, b et c, d'un parallélogramme sont donnés, prouvez que la superficie est indéterminée entre les limites 0 et bc.	14
2. Comment traceriez-vous une courbe d'un $\frac{1}{2}$ mille de rayon sans l'aide d'un théodolite ou d'autre instrument servant à mesurer les angles ?	16
3. Quelle est la superficie d'un champ circulaire dont la circonférence est de 50 chaînes ?	14
4. Chaque angle d'un pentagone sphérique est de 120°, le rayon de la sphère est de 50 pds ; quelle est sa superficie ?	14
5. Etant donnés deux points A et B qui sont sur le même côté d'une ligne droite, on demande de trouver la plus courte distance entre ces points par deux lignes amenées à un même point sur la ligne droite donnée.	14
6. La différence des carrés de la base et de la hauteur d'un triangle rectangle est 8, et l'hypothénuse est aussi 8 : construisez le triangle.	14
7. Donnez toutes les formules que vous connaissez au sujet des rapports du rayon, du diamètre, de la circonférence et de la surface d'un cercle.	14

Département de l'Intérieur.

GÉOMÉTRIE DANS L'ESPACE.

Temps accordé, 3 heures. — Points.

1. Dans quelles conditions deux angles trièdres sont-ils égaux, et faites la démonstration. — 30

2. Si deux pyramides sont de même hauteur, la surface des sections faites parallèlement à la base et à distance égale du sommet sont dans la même proportion que les superficies des bases des pyramides. — 30

3. Quel est le volume de la coque d'une sphère creuse dont le rayon a 8 pds 4 pcs, et l'épaisseur de la coque 3 pds 6 pcs ? — 30

4. Une sphère de 6 pcs de diamètre est percée au centre avec une tarière de 3 pcs : quel est le volume de ce qui en reste ? — 30

5. Trouvez le volume d'un cône droit dont la section, à travers son axe, est un triangle équilatéral d'une verge carrée en superficie ? — 30

DIVISION ET BORNAGE DE TERRAINS.

Temps, 3 heures. — Points.

1. La superficie d'un rectangle est de 18 acres ; la différence entre sa longueur et sa largeur est de 3 chaînes. Trouvez les côtés et tracez le rectangle. — 20

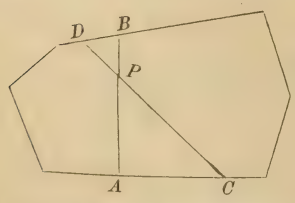
2. La superficie d'un triangle est de 2 acres ; deux des côtés ont 6 ch. et 10 ch. Trouvez l'angle inclus et tracez le triangle. — 20

3. Un terrain dont les directions et longueurs des côtés sont : — 20

Station.	Direction.	Longueur.
A à B	E	22·21 chs.
B à C	N.	pas mesurée.
C à D	N. 56½° O.	12·00 chs.
D à A	S. 24° O.	pas mesurée.

est traversé par une ligne E F courant S. 76½° E, coupant A D et B C, et divisant le terrain de telle sorte que A B F E : E F C D : : 5 : 3.
On demande A E et B F.

4. On veut tirer une ligne passant par un point P, dans un champ, de manière à en séparer 10 acres. Une ligne d'essai passant par P et coupant des côtés opposés dans A et B, sépare 9 acres. On demande l'angle que la vraie ligne de division, C D, fait avec A B, si A P = 12 ch., P B = 4 ch., P A C = 90°, P B D = 60°. — 20



5. Les trois côtés étant donnés, divisez le triangle en trois parties égales par des lignes partant d'un point donné dans l'un des côtés. — 20

TOISÉ DES SURFACES.

Temps accordé, 3 heures.

Points.

1. Les directions des côtés d'un champ sont comme il suit:—

1er N. 20° E.	2me N. 70° E.	3me E.
4me S. 45° E.	5me S.	6me S. 45° O.
7me O.	8me N. $3\frac{3}{4}$° O.	

Trouvez les directions si l'on fait un méridien du sixième côté. 20

2. Les notes de l'arpentage d'un lopin de terre sont:—

Station.	Direction.	Distance.
1	N. 58° E.	12·97 ch.
2	S. $27\frac{3}{4}$° E.	3·30 "
3	S. $85\frac{1}{4}$° E.	11·65 "
4	S. 19° E.	15·56 "
5	S. $66\frac{1}{2}$° O.	14·03 "
6	N. 64° O.	14·86 "
7	N. $15\frac{1}{2}$ O.	11·23 "

Quelle est sa superficie? 40

3. Comment trouvez-vous la superficie quand les ordonnées sont conduites d'une ligne droite à une limite irrégulière ou à une limite courbe? 20

4. Comment suppléer à l'omission lorsque les directions de deux des côtés d'un champ enclos manquent? 20

ASTRONOMIE (1ER PROGRAMME).

Temps accordé, 3 heures.

Points.

1. Quel est le point de la surface de la terre où chacun des corps célestes vient au-dessus de l'horizon et y reste pendant douze heures? Donnez une courte démonstration. 20

2. Définissez le temps sidéral et le temps solaire, et dites quel est leur rapport. 20

3. Dites comment on convertit le temps solaire apparent à un méridien donné en temps sidéral au même méridien. Démontrez-le par l'exemple suivant:—Le 18 septembre 1888, à Revelstoke, longitude 118° 11′ 54″, un chronomètre marquant le temps solaire indiquait 2h. 3m. 10s. Quel était le temps sidéral correspondant? 20

4. Exposez brièvement toutes les méthodes que vous savez pratiques et suffisamment exactes pour déterminer la latitude sur le terrain. 20

5. Au lac La Loche, latitude 56° 26′ 36″, longitude 109° 12′ 50″, l'observation suivante a été faite sur le soleil le 22 juillet 1888:—

Lecture moyenne sur le point de repère, 5° 13′ 15″.
do do centre du soleil, 252° 19′ 15″.
Hauteur vraie du centre du soleil, 35° 14′ 23″.
Temps approximatif moyen de l'observation, 4h. p.m.

On demande l'azimut du point de repère. 20

ASTRONOMIE (2ME PROGRAMME).

Temps accordé, 3 heures. — Points.

6. Donnez les corrections et l'ordre dans lequel elles doivent être appliquées à une observation du soleil. — 20

7. Dites quelles sont les lois générales de la réfraction. — 20

8. Trouvez l'azimut de l'étoile Polaire à sa plus grande élongation, le 21 septembre 1888, dans la latitude 45° 45′. — 20

9. Dans la latitude 52°, dans l'après-midi, la véritable hauteur du centre du soleil était de 39° 30′, pendant que sa déclinaison était de 15° 15′ 10″ N. Quel était le temps apparent de l'observation? — 20

10. A l'île à la Crosse, lat. 55° 25′ 38″, long. 107° 37′, l'observation suivante a été faite sur la Polaire le 13 août 1888, savoir :—

Temps sidéral, 17h. 9m. 40s.; lecture du cercle horizontal, 2° 00′ 40″.
do 17h. 14m. 10s.; do 2° 00′ 00″.
Lecture moyenne du point de repère, 81° 11′ 15″.

Quel est l'azimut du point de repère. — 20

EXAMEN DES INGÉNIEURS TOPOGRAPHES FÉDÉRAUX.

Algèbre.

1. Trouvez le plus grand commun diviseur de
$2x^4+3x^3+5x^2+9x-3$ et $3x^4-2x^3+10x^2-6x+3$. — 3

2. Trouvez le plus petit commun multiple de
$a(b^2-c^2)+b(c^2-a^2)+c(a^2-b^2)$ et $a(b^3-c^3)+b(c^3-a^3)+c(a^3-b^3)$. — 3

3. Si $(x+a)$ et $(x-a)$ sont tous deux des mesures de x^3+px^2+qx+r, démontrez que $pq=r$. — 3

4. Etant donné que

$$\begin{aligned} x &= by + cz + du \\ y &= cz + du + ax \\ z &= du + ax + by \\ u &= ax + by + cz \end{aligned}$$

Démontrez que $1=\dfrac{a}{1+a}+\dfrac{b}{1+b}+\dfrac{c}{1+c}+\dfrac{d}{1+d}$ — 3

5. Donnez la solution des équations—

$(x+a+b)^3=x^3+a^3+b^3$ — 3

$\dfrac{x^4+1}{2x\,(x^2+1)}=\dfrac{a}{b}$ — 3

$ax=by=cz=\dfrac{1}{x}+\dfrac{1}{y}+\dfrac{1}{z}$ — 3

$x^4+x^2y^2+y^4=133,\quad x^3y+x^2y^2+xy^3=114.$ — 3

$\sqrt{\dfrac{a-x}{b-x}}+\sqrt{\dfrac{b-x}{a-x}}=c.$ — 3

	Points.
6. Prouvez que si n est un entier positif, la partie intégrale de $(2 + \sqrt{3})^n$ est un nombre impair.	3
7. Trouvez la dérivée $(r + 1)^{me}$ dans le développement en puissances ascendantes de x de $(1-px)^{-n}$.	3
8. Trouvez la plus grande dérivée numérique dans le développement de $(1 + x)^{-n}$ quand $x = \frac{5}{7}$ et $n = 3$.	3
9. De la série pour le log $(1 + x)$ déduisez la série pour le log $(n + 1)$—log n.	3
10. Voyez si cette série est convergente ou divergente:—	3
$\frac{1}{2} + \frac{1}{1+\sqrt{2}} + \frac{1}{1+\sqrt{3}} + \frac{1}{1+\sqrt{4}} +$ etc.	6
11. Sommez jusqu'aux dérivées n la série $a^2 + (a + 1)^2 + (a + 2)^2 + \ldots\ldots$	5
12. Sommez jusqu'à infinité— $\frac{4}{2.3.4} + \frac{7}{3.4.5.} + \frac{10}{4.5.6.} + \frac{13}{5.6.7} + \ldots\ldots$	5
13. Prouvez que $\frac{a + b + c}{n} > \sqrt[n]{abc} \ldots\ldots$ s'il y a un nombre n de quantités a, b, c, etc. a, b, c, etc., étant des quantités positives et pas toutes égales.	7
14. Si $y = ax + bx^2 + cx^3 +$ etc., trouvez la valeur de x exprimée en valeur d'y.	6
15. Il y a trois boules dans un sac, et on ne sait pas combien d'entre elles sont noires. Une personne tire une boule du sac et l'y remet; cela se se fait par trois fois. Si chaque tirage amène une boule noire, trouvez quelle est la probabilité que toutes les boules sont noires, et aussi la probabilité qu'un quatrième tirage donnera une boule noire.	6
16. Si p est la probabilité *a priori* qu'une théorie est vraie, q la probabilité qu'une expérience tournera tel que l'indique la théorie, même si cette théorie était fausse, démontrez qu'après que l'expérience aura été faite, en supposant qu'elle ait donné le résultat attendu, la probabilité de la vérité de la théorie devient $\frac{p}{p + q - pq}$.	6

Département de l'Intérieur.

TRIGONOMÉTRIE PLANE.

Points.

1. Entre quelles limites doit se trouver A si
$$2 \operatorname{Sin} A = -\sqrt{1+\operatorname{Sin} 2A} + \sqrt{1-\operatorname{Sin} 2A}.$$ 3

2. Étant donné que $\tan A = -\frac{24}{7}$, trouvez $\sin A$ et $\cos A$. 2

3. Si $\tan \theta = n \tan \Phi$, démontrez que $\tan^2(\theta - \Phi)$ ne peut excéder $\frac{(n-1)^2}{4n}$ 3 3

4. Faites l'équation $\cos n\theta + \cos (n-2)\theta = \cos \theta$ 3

5. Faites l'équation $\sin \theta + \sin 2\theta + \sin 3\theta + \sin 4\theta = 0$

6. Si $a \sin^2\theta + a' \cos^2\theta = b$
$a' \sin^2\theta' + a \cos^2\theta' = b'$
$a \tan \theta = a' \tan \theta'$
démontrez que $\frac{1}{b} + \frac{1}{b'} = \frac{1}{a} + \frac{1}{a'}$ 4

7. Les longueurs des lignes droites qui relient trois points A, B, C, sont connues; à un point P quelconque, sur le même plan que A, B, C, les angles $A\,P\,C$ et $B\,P\,C$ sont observés. Il s'agit de trouver la distance de P à chacun des points $A\,B\,C$. Trouvez une formule qui s'adapte au calcul logarithmique. 6

8. Trouvez une expression pour la distance entre les centres des cercles inscrits et circonscrits d'un triangle. 6

9. Trouvez que si a, b, c, sont les côtés, pris dans l'ordre d'un quadrilatère inscrits dans un cercle, $a\,c + b\,d$ est égal au rectangle sous les diagonales. 6

10. Déduisez la formule
$$\operatorname{Cos} \theta = 1 - \frac{\theta^2}{2} + \frac{\theta^4}{4} - \frac{\theta^6}{6} \text{ etc.}$$ 6

11. Développez 6
$\sqrt{1 + 2n\cos\theta + n^2}$ et $\log(1 + 2n\cos\theta + n^2)$
par séries comportant des multiples successifs de θ

12. Prouvez que 5
$$\frac{\pi}{4} = 4\left\{\frac{1}{5} - \frac{1}{3.5^3} + \frac{1}{5.5^5} \text{ etc.}\right\} - \left\{\frac{1}{239} - \frac{1}{3(239)^3} + \frac{1}{5(239)^5} \cdots\right\}$$ 6

13. Etant donné que $\tan x = n \tan y$, trouvez une série pour x comportant des multiples de x.

14. Donnez l'expression de la série
$$\tan x + \frac{1}{2} \tan \frac{x}{2} + \frac{1}{2^2} \tan \frac{x}{2^2} \ldots\ldots\ldots \text{ jusqu'à la dérivée } n^{me}$$ 5

15. Sommez jusqu'à infinité
$$\cos \theta + \frac{\cos \theta}{1} \cos 2\theta + \frac{\cos^2\theta}{1.2} \cos 3\theta + \frac{\cos^3\theta}{13} \cos 4\theta + \ldots\ldots\ldots$$ 5

16. Résolvez $\sin \theta$ en facteurs. 6

TRIGONOMÉTRIE SPHÉRIQUE.

Points.

1. Prouvez les formules 8
$$\operatorname{Cos} a \sin b = \sin a \cos b \cos c + \sin c \cos A.$$
$$\operatorname{Cos} a = \cos b \cos c + \sin b \sin c \cos A.$$
et déduisez les formules correspondantes de trigonométrie plane.

2. Prouvez les Analogies de Napier. 8

3. Prouvez que dans un triangle sphérique 8
$$\operatorname{Sin}^2 \tfrac{1}{2} A = \frac{\sin^2 \frac{1}{2} a - \sin^2 \frac{1}{2}(b-c)}{\sin^2 \frac{1}{2}(b+c) - \sin^2 \frac{1}{2}(b-c)}$$

4. Expliquez l'ambiguïté que l'on rencontre en certains cas dans la solution des triangles sphériques. 8

Points.

5. Etant donnés trois côtés, trouvez la superficie. 8

6. Prouvez le théorème de Legendre pour la solution des triangles sphériques dont les côtés sont petits comparativement au rayon de la sphère. 8

7. Si E est l'excédant sphérique, prouvez que

$$\text{Cot}\ \tfrac{1}{2} E = \frac{\cot \tfrac{1}{2}a \cot \tfrac{1}{2}b + \cos C.}{\sin c}$$

$$= \frac{1 + \cos a + \cos b + \cos c}{2\sqrt{\sin S \sin (S-a) \sin (S-b) \sin (S-c)}}$$ 8

8. Déterminez les points auxquels, dans les côtés d'un triangle sphérique, des lignes tangentes à la sphère étant tirées, elles se rencontreront deux à deux et formeront un triangle.

Si $A'B'C'$ sont les angles de ce triangle, prouvez que 8

$$\tan \tfrac{1}{2} A' = \cos (S-a) \tan \tfrac{1}{2} A$$

9. On voit l'ombre d'un nuage tomber sur un point du flanc d'une colline à une distance connue. Les altitudes et l'azimut du nuage et de l'ombre, et l'azimut du soleil étant donnés, trouvez la distance du nuage. 8

GÉOMÉTRIE ANALYTIQUE.

Points.

1. Trouvez l'équation d'une ligne droite qui passe par un point donné et fait un angle donné avec l'axe de x ; aussi, celle d'une autre ligne qui est à une distance donnée (p) de l'origine et passe par un point donné (x' y'). 15

2. Faites voir comment on transforme une équation d'une série d'axes rectangulaires en une autre. 15

3. Les équations de deux lignes droites étant

$$Ax + By + C = O,\ A'x + B'y + C' = O,$$ 7

déduisez les équations pour

(1) Une ligne passant par leur intersection et aussi par un autre point (x' y') ; 7

(2) Et les deux bissectrices des angles qu'elles forment.

4. Trouvez l'équation polaire générale d'un cercle ; aussi celle d'une ellipse, dont le pôle est le centre ou le foyer et la ligne initiale l'axe majeur. 15

5. Que représente l'équation $x^2 + y^2 = r^2$ lorsque les axes sont obliques ? 15

6. Dans quelle condition la ligne droite $ax + by = c$ touche-t-elle à l'ellipse $Ax^2 + By^2 = C$ (axes rectangulaires) ? 15

7. Prouvez que

(1) La somme des distances focales d'un point sur une ellipse est constante ; 7

(2) Le produit des perpendiculaires partant des foyers sur une tangente est constant ; 7

(3) Si un cercle coupe une ellipse en quatre points, les côtés opposés du quadrilatère formé en reliant ces points sont également inclinés vers l'axe majeur ; 7

	Points.
(4) La superficie d'une ellipse est une proportionnelle moyenne entre les superficies des cercles décrits sur les axes majeur et mineur comme diamètres.	7
8. Faites l'équation de deux tangentes menées d'un point extérieur $(x' \; y')$ à l'ellipse $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$, et avec l'équation pour la corde de contact. Que signifie cette dernière équation lorsque $x' \; y'$ est sur la circonférence de l'ellipse, et aussi quand il est en dedans ?	15

THÉORIE DES LIMITES ET SECTIONS DU SPHÉROÏDE.

	Points.
1. Trouvez l'aire d'un cercle d'après la considération qu'elle est moindre que la superficie d'un polygone régulier de n côtés décrit autour du cercle et plus grand qu'un polygone inscrit dans le cercle, n augmentant indéfiniment.	10
2. Deux cordes égales dans un cercle se coupent l'une l'autre : prouvez que lorsqu'elles se meuvent en coïncidence l'une avec l'autre, elles finissent par se bissecter mutuellement.	10
3. Si un triangle est donné par deux côtés b et c, et l'angle inclus A, démontrez géométriquement qu'une légère variation dans A produira des variations dans les angles B et C raccordés par le rapport $\cos Cb \; dC = \cos Bc \; dB$.	10
4. Trouvez la limite de $$\frac{1^p + 2^p + 3^p + \ldots\ldots\ldots\ldots + n^p}{n^p + 1}$$ lorsque n est indéfiniment augmenté, p étant un entier positif.	10
5. Ecrivez l'expression pour le rayon de courbure du méridien à un point quelconque d'un sphéroïde dans les termes de l'inclinaison de la normale vers le plan de l'équateur, et développez cette expression dans une série comprenant les cosinus de multiples égaux de cette inclinaison.	10
6. Si R est le rayon de courbure du méridien à un point quelconque, N celui de la section normale perpendiculaire au méridien, et P celui d'une section normale d'une inclinaison θ du méridien, alors $$\frac{1}{P} = \frac{\cos^2\theta}{R} + \frac{\sin^2\theta}{N},$$ tandis que l'équation polaire d'une ellipse rapportée au centre comme pôle, et à l'axe mineur comme ligne initiale, est $$\frac{1}{r} = \frac{\cos^2\theta}{b^2} + \frac{\sin^2\theta}{a^2}$$ Expliquez la signification géométrique de l'identité de ces deux expressions.	10
7. Définissez les expressions " ligne géodésique " et " courbe d'alignement," et dites quelle différence il y a entre ces lignes, entre deux points donnés d'un sphéroïde, et la " ligne de mire " d'un point à l'autre.	10
8. Trouvez le volume d'un sphéroïde aplati aux pôles en fonctions des demi-axes polaire et équatorial.	10

CALCUL DIFFÉRENTIEL.

	Points.
1. Prouvez que $d \log x = \frac{dx}{x}$, $d \sin x = \cos x\, dx$, $d\overset{n}{\underset{1}{x}} = \overset{n-1}{nx}\, dx$, et déduisez-en les différentielles de a^x, $\tan x$, $\sin - x$.	10
2. Différenciez $(a^2 + x^2) \tan^{-1} \frac{x}{a}$, $\log (e^x + e^{-x})$ $\sin nx\, (\sin x)^n$ et $\frac{\sqrt{1} + x^2 + \sqrt{1-x^2}}{\sqrt{1} + x^2 - \sqrt{1-x^2}}$	10
3. Une roue tourne sur une surface plane avec une vitesse uniforme. Quelle est l'allure et la direction du mouvement, à un instant quelconque, (1) Du point le plus bas ? (2) D'un point de la circonférence situé à 60° du point le plus élevé de la roue ?	10
4. Si $u = \tan^{-1} x$ prouvez que $\frac{d^3 u}{d x^3} \times \frac{d u}{d x} = \frac{3}{2}\left(\frac{d^2 u}{d x^2}\right)^2 - 2\left(\frac{d u}{d x}\right)^4$	10
5. Développez par le théorème de Maclaurin $\log (1 + x)$, $\tan^{-1} x$, $\operatorname{cosec}^{-1} x$ en puissances ascendantes de x.	10
6. Les côtés d'un rectangle sont a et b ; démontrez que le plus grand rectangle qui puisse être décrit de manière à faire passer ses côtés par les coins du rectangle donné est un carré dont chacun des côtés est $\frac{a + b}{\sqrt{2}}$	10
7. Trouvez le rapport entre les petites variations des côtés b et c d'un triangle sphérique, lorsque A et a restent constants.	10

GÉODÉSIE.

	Points.
1. L'une des stations d'une triangulation est un clocher surmonté d'un globe métallique. En visant sur cette station, l'observation porte sur la surface du globe qui réfléchit les rayons du soleil. Quelle correction faut-il faire ? Et aussi, quelle correction devient nécessaire lorsque les angles sont mesurés à la station et qu'il est impossible de placer l'instrument verticalement sous le globe ? Donnez les formules nécessaires.	40
2. Expliquez toutes les précautions qu'il faut prendre en mesurant une ligne de base pour une première triangulation. Comment réduit-on la ligne de base au niveau de la mer lorsqu'elle n'a pas la même altitude sur toute sa longueur.	40
3. Si le niveau sur l'axe d'un instrument (l'axe horizontal ayant été ajusté parallèlement à la plaque horizontale) montre que l'inclinaison vers l'horizon est un petit angle θ lorsque la lecture du vernier est α, et θ' lorsque la lecture est α', trouvez l'inclinaison de la plaque vers l'horizon et la correction qu'il faut appliquer à l'angle mesuré entre deux objets, sur lesquels les lectures du vernier sont β et β' et dont les élévations angulaires sont γ et γ'. Donnez la correction sous forme de série.	40

	Points.
4. Montrez comment les latitudes, les longitudes et les azimuts mutuels de deux points sur la surface de la terre, et la distance entre eux, sont reliés ente eux. Donnez les formules rigoureuses en supposant que la terre soit une sphère, et déduisez les formules approximatives (sous forme de série) que l'on peut appliquer lorsque la distance entre les points est petite. Montrez comment on peut corriger les résultats afin de compenser l'ellipticité du méridien.	40
5. Si la déviation du fil à plomb de la vraie verticale est n secondes dans une direction dont l'azimut est a, quel effet cela produira-t-il sur les latitudes, longitudes et azimuts observés ? Quel effet exercera-t-il sur la position d'un cercle de latitude tracé au moyen d'ordonnées partant de la perpendiculaire et allant au méridien à un point où ont été faites les observations ?	40

PROJECTIONS.

	Points.
1. Définissez l'expression " ligne de rumb." Sur quelle projection est-elle ligne droite ? Sur quelle projection d'une sphère un grand cercle est-il une ligne droite ? Quelles sont les formes de petits cercles dans ces projections ?	20
2. Quelle est la différence entre une vraie projection et un développement ? Donnez deux ou trois exemples des deux.	20
3. Définissez les projections coniques, polyconiques et stéréographiques. Faites voir comment on calcule les coordonnées de points pour cartographier sur ces projections.	20
4. A quelles latitudes les projections polyconiques s'adaptent-elles le mieux, et pourquoi ?	20
5. Donnez la preuve de la règle suivante pour déterminer, au moyen de projections gnomoniques, la distance entre deux points A et B dans une latitude et une longitude connues. Que P soit le pôle de la terre en même temps que celui de la projection. Que A et B soient les projections de A et B. Menez par P une ligne parallèle de 45° de latitude en D. Menez aussi une perpendiculaire PE jusqu'à A' B' et prolongez-la jusqu'à F, en faisant E F égal à E D. L'angle A' F B' est égal au côté A B du triangle sphérique P A B.	20
6. Dans la projection de l'hémisphère dans laquelle l'équateur est représenté par une ligne droite divisée en parties égales correspondant à des différences égales de longitude, les méridiens par des ellipses passant par ces points et le pôle, et les parallèles de longitude par des lignes parallèles à l'équateur, démontrez que les superficies égales sur la sphère sont représentées par des superficies égales sur la projection.	20

ASTRONOMIE.

	Points.
1. Déduisez la formule pour l'interpolation de quantités au moyen de différences de n'importe quel ordre. Donnez une formule commode dont on puisse se servir lorsque plusieurs valeurs de la fonction doivent être insérées entre deux nombres de la série donnée.	25
2. Dans une certaine publication, il est dit que la longitude de l'Observatoire Magnétique de Toronto est "5h. 17m. 34·6s., temps solaire moyen." Quelle est-elle en temps sidéral.	12
2. Qu'est-ce que l'équation du temps? A quoi est-elle due? A quelles époques a-t-elle une valeur maximum ou minimum. Donnez les raisons de ces maxima et minima.	18
4. Quelles étoiles doit-on choisir lorsque l'on fait des observations pour l'azimut par altitudes, afin que l'erreur instrumentale ait le moindre effet? Et quelles étoiles dans les observations pour l'heure par altitudes?	18
5. Que veulent dire les expressions "soleil moyen," "équinoxe moyen," "ascension droite moyenne," et "ascension droite apparente?" Quels éléments entrent dans le calcul des positions apparentes des étoiles d'après leurs positions moyennes?	25
6. Définissez les expressions "année tropicale" et "année sidérale." Donnez le rapport qui existe entre elles et celui qui les relient au jour solaire moyen et au jour sidéral.	25
7. Déduisez une formule pour trouver la latitude par la réduction des altitudes observées près du méridien jusqu'au méridien.	25
8. Faites voir comment on trouve la latitude par l'observation de la différence (ou somme) des azimuts de deux étoiles à leur élongation. Démontrez comment une erreur donnée de lecture du cercle affecte la latitude qui en résulte, et dites comment on doit choisir les étoiles afin d'obtenir le meilleur résultat.	25
9. Expliquez la méthode à suivre pour déterminer la valeur d'une division du micromètre et du niveau de la lunette zénithale. En employant cet instrument pour la détermination de la latitude, quel choix de deux étoiles doit-on faire pour éliminer à peu près ou tout à fait, dans le résultat général, l'erreur de détermination de la valeur micrométrique.	25
10. Donnez un aperçu de la méthode suivie pour la détermination de la longitude au moyen du télégraphe électrique, en indiquant comment on peut éliminer les erreurs instrumentales et autres.	25
11. En se servant de l'instrument des passages au méridien pour le temps, comment découvre-t-on et corrige-t-on les erreurs de l'instrument?	25
12. Sous quels rapports l'observation pour la longitude par les culminations lunaires diffère-t-elle des passages d'étoiles observés pour le temps? Comment une observation faite à un fil latéral se réduit-elle au fil moyen? Comment compenser l'agrandissement apparent du disque de la lune résultant de la faible puissance optique de la lunette? Si l'équation personnelle de l'observateur diffère, lorsqu'il observe le limbe de la lune, de son équation lorsqu'il observe une étoile, comment cette différence est-elle compensée?	25
13. Déduisez une formule simple pour la détermination du temps par le passage d'une étoile sur le cercle vertical de la Polaire.	25

MÉTHODE DES MOINDRES CARRÉS.

	Points.
1. S'il y a un nombre n de quantités a,b,c, et que l'on prenne une autre quantité x, de sorte que $(x-a)_2 + (x-b)_2 + (x-c)_2 + \ldots\ldots$ soit un minimum, prouvez que x est la moyenne arithmétique de a, b, c.... .	10
2. Définissez "erreur probable d'une observation," "erreur carrée moyenne," et "erreur moyenne." Montrez comment on les trouve dans une série donnée d'observations, et donnez les formules qui les relient l'une à l'autre.	20
3. La différence de longitude entre deux points est mesurée plusieurs fois, les résultats individuels étant a^1, a^2, a^3, etc., avec erreurs probables E^1, E^2, E^3, etc. Quelle est la valeur la plus probable de la différence de longitude et quelle est son erreur probable?	20
4. La différence de longitude entre deux points A et B est $d^1 \pm E^1$; celle entre B et C est $a^2 \pm E^2$; et celle entre C et D est $a^3 \pm E_3$. Quelle est la différence de longitude entre A et D, et quelle est son erreur probable?	20
5. On observe les passages de dix étoiles avec l'instrument des passages dans le méridien, l'instrument étant retourné après chaque cinq étoiles. Dites comment sont formées les équations d'observation et les équations normales, pour déterminer l'erreur de collimation de l'instrument et la déviation en azimut.	25
6. A un point P, on fait un certain nombre d'observations sur trois points A B C avec un théodolite. On trouve que l'angle A P B est égal à $d_1 \pm E_1$, B P C à $d_2 \pm E_2$, et C P A à $d_3 \pm E_3$. Faites voir comment trouver la valeur la plus probable de chacun de ces angles et son erreur probable.	25

SYSTÈME D'ARPENTAGE, ARPENTAGE AU MICROMÈTRE ET RECONNAISSANCES.

	Points.
1. Donnez la formule pour calculer la longitude couverte par le côté d'un township sur une ligne de base. Faites voir que la différence de longueur entre le côté du township et le cercle de latitude dont il est la corde peut être négligée en arpentant à la chaîne.	30
2. Montrez que les quantités données dans la table III du *Manuel* sont dérivées de celle de la table II.	30
3. En supposant que l'intersection de la 10e ligne de base avec le 3e méridien ait été placée dans sa latitude tabulaire par une observation astronomique, quelle sera la latitude de la 8e ligne de base trouvée d'après le premier point en mesurant vers le sud, le long du méridien, 3,861 chaînes à une hauteur moyenne de 2,000 pieds au-dessus de la mer?	30
4. La latitude d'un point est 52° et sa longitude 103°. Dans quelle section, township et rang se trouve-t-il, et quelle est sa distance des limites nord et est de cette section? (Sa longitude du second méridien= 102°.)	30
5. Expliquez la construction et le mode d'emploi du micromètre à objectif divisé ou de Lugeol. Démontrez que la distance de l'objet d'un certain point est proportionnelle à la lecture de la vis du micromètre, et que l'erreur de distance causée par une erreur dans cette lecture augmente comme le carré de la distance.	30
6. Si les angles d'un relevé d'exploration d'une rivière sont mesurés avec un théodolite, et les distances déterminées au micromètre, quelles observations astronomiques peut-on avantageusement faire pour contrôler le travail, et comment peut-on le mieux corriger les erreurs à l'aide de ces observations.	30

THÉORIE ET USAGE DES INSTRUMENTS.	Points.
1. Qu'entend-on par l'aberration sphérique et chromatique d'une lunette ? Comment peut-on remédier à ce défaut ?	25
2. Comment corrigez-vous la lecture lorsque le vernier est trop long ou trop court ? Démontrez-le par un exemple.	25
3. Donnez trois différentes méthodes pour trouver la valeur angulaire d'un tour de la vis d'un micromètre à lentille.	25
4. Donnez une description de l'électro-chronographe, et dites comment on le relie à une horloge astronomique. Indiquez les points de supériorité de cette combinaison pour noter le temps des observations.	25
5. Faites une courte description du cercle réflecteur simple et du cercle réflecteur répétiteur. Dites en quoi ces instruments sont supérieurs au sextant.	25
6. Qu'est-ce qu'une lunette zénithale ? A quoi sert-elle ? Comment l'ajuste-t-on ?	25
7. Quels instruments emploie-t-on pour constater la direction du vent ? Faites une description du meilleur instrument que vous connaissiez pour déterminer la direction du vent. Indiquez la supériorité de l'instrument que vous décrirez sur d'autres de différentes espèces.	25
8. Pourquoi doit-on comparer un thermomètre avec un instrument étalon ? Comment fait-on cette comparaison ? Quel avantage pratique l'observateur peut-il tirer de cette comparaison ?	25

MINÉRALOGIE ET GÉOLOGIE.	Points.
1. Qu'est-ce que la cristallographie mathématique, et quels sont les problèmes dont elle comporte la solution ?	7
2. Définissez "clivage," "ténacité," "gravité spécifique" et "dureté." Donnez une gradation de dureté.	7
3. Décrivez le procédé d'analyse des minéraux à sec. Flammes oxydantes et de réduction.	7
4. Quels sont les principaux minerais industriels que l'on trouve en Canada, et où se trouvent-ils en plus grande quantité ?	8
5. Donnez le système, le clivage, la dureté, la gravité spécifique et la composition chimique des minéraux suivants : antimoine, molybdénite, calamine et apatite.	10
6. Comment vous assurez-vous s'il y a de l'étain dans un morceau de minerai ?	7
7. Quels sont les différents âges en lesquels on divise l'histoire de la terre, et donnez quelques mots d'explication sur chacun d'eux.	8
8. Dites quels sont les agents aqueux qui modifient la forme de la terre ? Comment agissent-ils et quels en sont les résultats ?	7
9. Faites une esquisse du Canada en y indiquant le terrain carbonifère.	7
10. Dites quelles sont les origines et les causes des volcans, des chaînes de montagnes, des failles, dykes et tremblements de terre.	7

Département de l'Intérieur.

NIVELLEMENT TRIGONOMÉTRIQUE.	Points.
1. Qu'entend-on par nivellement trigonométrique, et avec quels instruments l'accomplit-on ?	15
2. La distance apparente entre le zénith et l'horizon de la mer vue du haut d'un pic de montagne a été observée. Déduisez une formule au moyen de laquelle on puisse constater la hauteur de ce pic.	15
3. Dites quel est l'effet de la déviation du fil à plomb sur les opérations de nivellement.	15
4. Comment constateriez-vous expérimentalement le nombre de battements d'un pendule dans un temps donné ?	15
5. Démontrez comment il est possible de constater l'aplatissement de la terre au moyen d'expériences faites avec un pendule.	15

MAGNÉTISME.	Points.
1. Décrivez le cercle d'inclinaison et expliquez son usage. Faites voir comment on élimine l'effet des erreurs du balancement de l'aiguille, etc.	10
2. Comment détermine-t-on l'inclinaison magnétique ? A quelles variations est-elle sujette ?	10
3. Expliquez, en donnant les formules, la méthode à suivre pour déterminer la force totale avec un aimant déflecteur.	10
4. Décrivez le magnétomètre unifilaire. Comment l'emploie-t-on pour déterminer la force horizontale ?	10
5. Comment détermine-t-on la force totale de la force horizontale ?	10
6. Quel avantage possède le magnétomètre sur le cercle d'inclinaison muni d'un aimant déflecteur en déterminant la force totale ?	10
7. Comment trouve-t-on l'inclinaison dans le méridien magnétique d'après les inclinaisons observées de l'aiguille sur deux plans reposant à angle droit l'un de l'autre ?	10
8. Quelle est la différence entre les unités anglaises de force magnétique et les unités C. G. S. Que veut-on dire quand la force est exprimée dans l'une ou l'autre de ces unités ?	10

PARTIE III.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

PARTIE III.

RAPPORT SUR L'ADMINISTRATION DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST POUR L'ANNÉE 1892.

HÔTEL du GOUVERNEMENT,
RÉGINA, 16 janvier 1893.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant sur l'administration des Territoires du Nord-Ouest pour l'année 1892.

Tout le monde se félicite de l'abondante moisson dont la Providence a daigné encore cette année gratifier les Territoires.

Nos céréales sont d'une qualité supérieure à ce qu'espérait les plus confiants, et la sorte de blé que produit cette région est maintenant remarquée sur tous les marchés.

L'élève du bétail, dans l'ouest et ailleurs, n'accuse pas un moindre degré de prospérité.

Depuis mon dernier rapport, on a achevé la construction du chemin de fer de Calgary à Macleod; une ligne de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a été construite jusqu'aux terrains houillers du district de Souris, où s'est élevée en si peu de temps la nouvelle ville d'Estevan, destinée à devenir le centre d'une nombreuse population minière. On a aussi commencé et on pousse activement les travaux sur la ligne qui pénètre dans les Territoires du côté du sud-est, et qui, en se reliant à la ligne-mère du Pacifique, ouvrira une route transcontinentale des plus importantes entre la vallée du Mississipi et le littoral de l'océan Pacifique.

On ne peut guère exagérer l'importance de ces nouvelles lignes de chemin de fer pour le développement de cette région et pour les colons qu'elles mettront à proximité de marchés avantageux.

J'ai la satisfaction d'annoncer l'établissement d'une association laitière pour les Territoires, qui s'est fait à Régina, il y a quelques mois. Cette association est composée de citoyens de toutes les parties des Territoires, et elle a pour objet de stimuler une industrie dont le développement ne manquera pas d'être une source de profits pour nos cultivateurs.

L'industrie laitière, je suis heureux de le dire, fait de rapides progrès au sein de notre population. Il s'est établi plusieurs beurreries et fromageries dans le cours de l'année, et j'apprends qu'on a trouvé d'excellents débouchés pour récompenser l'esprit d'entreprise des promoteurs de ces établissements. Il existe toujours une demande illimitée, à des prix rémunérateurs, pour le beurre et le fromage de première qualité; aussi rien n'est négligé pour établir la réputation des produits de laiterie des Territoires.

Je constate avec plaisir que l'ordonnance sur les licences pour le débit des spiritueux, mise en vigueur le 1er mai dernier, a donné généralement satisfaction, et que les craintes au sujet des mauvais effets que pouvait entraîner ce changement dans la loi ne se sont pas réalisées.

Après quelques mois d'expérience de la mise à effet de cette ordonnance, les modifications se suggéraient d'elles-mêmes pour en rendre les dispositions plus efficaces et plus complètes. Elles ont été insérées dans une seconde ordonnance modifiant la première, et qui a été adoptée à la session qu'on vient de finir.

De concert avec la société d'agriculture et d'autres associations, on prend activement des mesures pour avoir une aussi bonne collection que possible à l'exposition universelle de Chicago en 1893. On a amplement les moyens de faire connaître l'aspect physique et les ressources naturelles des territoires par un choix intelligent de leurs produits comme les bois de service, les céréales, les minéraux, les graminées, les fruits et les légumes. J'ai tout lieu de croire que ce qu'on fait sous ce rapport obtiendra pour notre région l'admiration des visiteurs.

Département de l'Intérieur.

L'honorable sénateur Perley a été nommé commissaire pour représenter les Territoires à l'exposition.

C'est chose bien agréable pour moi de pouvoir annoncer de nouveau que l'instruction publique fait continuellement des progrès au Nord-Ouest.

Dans le trimestre expiré le 30 septembre 1892, on avait 249 écoles, tenues par 295 instituteurs et fréquentées par 6,170 élèves, soit 27 écoles, 28 instituteurs et 718 élèves de plus que n'accuse la statistique du trimestre correspondant de 1891.

53 nouveaux districts scolaires ont été établis en différentes parties de cette région dans le cours de l'année, et l'on a reçu des pétitions demandant l'érection de 15 autres de ces districts.

SESSIONS DE L'ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

La deuxième session de la seconde législature s'est ouverte le 2 août 1892, et a été prorogée par proclamation le 1er septembre 1892.

La troisième session de la seconde Assemblée législative s'est ouverte le 7 et terminée le 31 décembre 1892.

La veille de l'ouverture de cette dernière session, M. Cayley et les autres membres du comité exécutif, nommés avant la clôture de la session précédente en remplacement du comité de M. Haultain, démissionnaire, m'ont envoyé leurs résignations que j'ai acceptées.

En conformité du rapport de l'honorable ministre de la justice, en date du 29 septembre dernier, contenu dans l'arrêté de Son Excellence le gouverneur général en conseil, daté du 1er octobre 1892, lequel rapport concluait que l'ordonnance n° 1, de 1891-92, au sujet du gouvernement exécutif des Territoires, était hors des attributions de la législature, l'Assemblée a révoqué l'ordonnance en question, et décrété la nomination, par elle, d'un comité désigné sous le nom de comité exécutif, aux fins de conseiller le lieutenant-gouverneur en ce qui touche à l'emploi des fonds territoriaux et de cette partie des crédits votés par le parlement pour les Territoires, que le lieutenant-gouverneur est autorisé à dépenser sur l'avis de l'Assemblée législative ou d'un comité de cette assemblée.

Les membres choisis par elle pour composer ce comité, sont :—MM. F. W. G. Haultain, député de Macleod ; J. R. Keff, député de Moosomin ; T. Tweed, de Medicine-Hat ; et Hillyard Mitchell, député de Mitchell.

Je ne doute pas que mes relations avec les représentants ainsi nommés pour me donner leur avis en matière de finances seront des plus cordiales. Je regarderai toujours comme un devoir de prendre sérieusement en considération leur avis relativement à la dépense des deniers publics de la manière prescrite par l'Assemblée pour les besoins du service.

A la même session, les diverses ordonnances relatives à l'éducation ont été revisées et refondues. Le principal changement qu'elles comportent est le remplacement du conseil d'éducation par un conseil de l'instruction publique, composé des membres du comité exécutif et de quatre autres membres nommés par qui de droit, deux protestants et deux catholiques.

Le système de distribution des subventions de l'Etat aux écoles a été légèrement modifié en portant de $360 à $420 la rémunération qui est le principal objet de cette libéralité du gouvernement, et en réduisant de $25 à $18 le don pour les élèves des premières classes.

Législation.

Voici les ordonnances passées à la session qui s'est tenue en décembre dernier :—

1. Ordonnance concernant les dépenses.
2. Ordonnance modifiant le chapitre 14 des Ordonnances revisées de 1888, intitulé : " Ordonnance concernant les taureaux."
3. Ordonnance pour encourager l'arboriculture.
4. Ordonnance modifiant l'ordonnance n° 27, de 1891-92, intitulée : " Ordonnance concernant la protection de la propriété."
5. Ordonnance concernant la détention en fidéicommis de cimetières pour des corps religieux.

6. Ordonnance modifiant et refondant avec leurs modifications les ordonnances qui réglementent l'exercice de la profession de dentiste dans les Territoires du Nord-Ouest.

7. Ordonnance concernant la répartition des impositions sur les chemins de fer.

8. Ordonnance concernant le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

9. Ordonnance à l'effet de constituer en corporation l'évêque catholique du vicariat apostolique de Saskatchewan.

10. Ordonnance à l'effet de reconnaître Malcolm MacKenzie comme étudiant en droit.

11. Ordonnance modifiant le chapitre 28 des Ordonnances revisées de 1888, intitulé : "Ordonnance concernant les passages d'eau."

12. Ordonnance concernant la profession de vétérinaire.

13. Ordonnance pour conférer de nouveaux pouvoirs à la municipalité de la ville de Calgary.

14. Ordonnance modifiant le chapitre 45 des Ordonnances revisées de 1888, concernant les exemptions de saisie et les ventes en vertu de saisies-exécutions.

15. Ordonnance modifiant les ordonnances relatives à l'enregistrement des naissances, mariages et décès.

16. Ordonnance modifiant l'ordonnance n° 16, de 1891-92, concernant les districts établis comme protection contre l'incendie.

17. Ordonnance modifiant l'ordonnance n° 7, de 1890, concernant la corvée et les districts établis comme protection contre l'incendie.

18. Ordonnance pour réglementer l'octroi de secours publics aux hôpitaux.

19. Ordonnance modifiant et refondant, telle que modifiée, "l'ordonnance sur le gibier" et ses modifications.

20. Ordonnance modifiant et refondant, avec leurs modifications, les ordonnances sur les sociétés d'agriculture.

21. Ordonnance concernant les élections à l'Assemblée législative du Nord-Ouest.

22. Ordonnance modifiant et refondant, avec leurs modifications, les ordonnances concernant les écoles.

23. Ordonnance à l'effet de révoquer une ordonnance concernant le gouvernement exécutif des Territoires.

24. Ordonnance modifiant de nouveau l'ordonnance n° 5, de 1888, intitulée : "Ordonnance concernant la profession de médecin et de chirurgien."

25. Ordonnance modifiant le chapitre 29 des Ordonnances revisées de 1888, intitulé : "L'Ordonnance sur les mariages."

26. Ordonnance modifiant de nouveau "l'Ordonnance sur l'organisation de la justice" et ses modifications.

27. Ordonnance modifiant de nouveau le chapitre 8 des Ordonnances revisées de 1888, intitulé : "L'Ordonnance municipale."

28. Ordonnance modifiant "l'Ordonnance sur les licences pour la vente des spiritueux, 1891-92."

29. Ordonnance à l'effet de constituer en corporation la ville de Macleod.

30. Ordonnance modifiant et refondant avec ses modifications le chapitre 32 des Ordonnances revisées de 1888, intitulé : "Ordonnance concernant les propriétaires d'écuries de louage et de pensions pour les chevaux."

31. Ordonnance concernant la salubrité publique.

32. Ordonnance modifiant l'ordonnance n° 13, de 1889, intitulée : "Ordonnance pour réglementer la constitution légale des sociétés pour la fabrication du beurre et du fromage."

33. Ordonnance pour légaliser le règlement n° 104 de la municipalité d'Indian-Head, tel que modifié par le règlement n° 111 de la même municipalité.

34. Ordonnce pour constituer en corporation la ville de Whitewood.

35. Ordonnance à l'effet de modifier certaines ordonnances.

36. Ordonnance pour empêcher la propagation des mauvaises herbes.

37. Ordonnance modifiant le chapitre 18 des Ordonnances revisées de 1888, concernant les maladies infectieuses et contagieuses des animaux domestiques.

Département de l'Intérieur.

38. Ordonnance à l'effet d'accorder au lieutenant-gouverneur certaines sommes pour défrayer les dépenses du service public des Territoires durant les sept mois qui expireront le trente juin mil huit cent quatre-vingt-treize, et pour d'autres fins s'y rattachant.

NOMINATIONS.

Le 1er juillet dernier, considérant à propos de reviser la liste existante des juges de paix dans les Territoires du Nord-Ouest, j'ai annulé toutes les nominations faites avant le 1er juillet 1892, sauf celles des magistrats qui, à cette date, étaient domiciliés hors des districts électoraux énumérés dans l'annexe au chapitre 22, 54-55 Victoria, et celles des inspecteurs de la police à cheval du Nord-Ouest. De nouvelles commissions de juges de paix ont été délivrées le même jour à ceux nommés de nouveau, et depuis des nominations additionnelles ont été faites par intervalles.

Voici la liste complète des nominations faites dans les Territoires du Nord-Ouest depuis mon dernier rapport :—

JUGES DE PAIX.

Noms.		Adresses.
Henry LeJeune	Régina,	Assiniboïa.
Hayter Reed	do	do
Dixie Watson	do	do
Richard Henry Williams	do	do
John Henry Charles Willoughby	do	do
Henry Willis Aylesworth	Pense	do
Charles Benjafield	Silton	do
Edward Carss	Carssdale	do
Matthew Henderson	Wascana	do
Thomas Edward Anderson	Longlaketon	do
Henry Cyril Lawson	Craven	do
Anthony Neville	Wascana	do
Robert Lowry Alexander	Mâchoire-d'Orignal	do
Seymour Noel de Puisage Green	do	do
Hugh Cherry Gilmour	do	do
Henry Dorrell	do	do
John James Porter	Boharm	do
John George Gagen	Dundurn	do
Thomas D. Watson	Mâchoire-d'Orignal	do
Lawrence King	do	do
William Carter Sanders	do	do
Jean Louis Legaré	Bouquet de Saules	do
William Thomas Finlay	Medicine-Hat	do
John H. Kern	Dunmore	do
John Dickson	Creek de l'Erable	do
Neil McDonald	Swift-Current	do
Asa M. McLane	Station de Qu'Appelle,	Assiniboïa.
Joseph P. Beauchamp	do	do
Hartley Gisborne	do	do
Walter Byard Sheppard	do	do
John Robert Simon North	Edgely-Farm	do
William Robert Bell	Indian-Head	do
Frederick Stephen Proctor	Fort-Qu'Appelle	do
Henry Hawksworth Hayward	Hayward	do
Harold J. Bonnycastle	Katepwe	do
John Redpath	Parklands	do
Joseph Hollis	Kutawa	do
Louis Couture	Buttes du Tondre	do
Joshua Milligan	Wishart	do

Noms.		Adresses.
David John Cantelon	Lorlie	Assiniboïa
Samuel Chipperfield	Chickney	do
James Balfour	Hill-Farm	do
Thomas Lyle Bray	Wolseley	do
William Finlay	Moffatt	do
Henry Oscar Partridge	Summerberry	do
Richard Stuart Lake	Grenfell	do
George Audley Edward Hyde	do	do
Edward Fitzgerald	do	do
Richard H. Skrine	do	do
Thomas Bawden	Cotham	do
David Graham	Broadview	do
Joseph Taillefer	do	do
Daniel Campbell	Whitewood	do
Peter McLean Gillis	do	do
Frank Huckerby	do	do
John Burke	Fairmede	do
John Kidd	do	do
James Sumner	Sumner	do
William Warner	Montgomery	do
Edward Salisbury	Lac du Croissant	do
George Muddelle Hunt	Langenburg	do
Henry Roberts	Churchbridge	do
Barney Davidson Westman	do	do
William Rowland	Riversdale	do
James Nixon	Kinbrae	do
William H. Minhinnick	do	do
Robert Cumming McPherson	Bredenbury	do
Thomas MacNutt	Saltcoats	do
Arthur Birkby Dingwall	do	do
William Maxwell Carment	Kamsack	do
Ernest Challon Clark	Fort-Pelly	do
John Mann	Yorkton	do
Nels Holer Neilson	do	do
William Patrick Hopkins	do	do
Joel Reaman	do	do
William Eakin	Lac du Croissant	do
James Sharp	Lac Armstrong	do
Richard Chappelle	Moosomin	do
Joseph Daniel	do	do
Thomas Gilman	do	do
Edward Gater	do	do
William Moran	do	do
Richard James Phin	do	do
Alexander Smith Smith	do	do
James Hobbs Young	do	do
John James Butler	Wapella	do
Hubert Blake	do	do
Richard Blythe	do	do
Farquhar Beaton	do	do
Augustus Henry Rocan Bastien	Rocanville	do
Thomas Moore	Dongola	do
Alexander McArthur	Welwyn	do
Ronald Stewart	do	do
William Walter McDonald	Fleming	do
James Humphrys	Cannington-Manor	do
Daniel François Boissevain	do	do

Département de l'Intérieur.

Noms.		Adresses.
Charles Edmund Phipps	Cannington-Manor,	Assiniboïa.
Peter McLellan	Arcola	do
James Montgomery	Lippentott B. P.,	Manitoba.
Samuel Spencer Page	Cannington-Manor,	Assiniboïa.
William Watson	Dalesboro'	do
James Blaikie Gibson	Alameda	do
William Staples	Boscurvis	do
Henry Cook Disney	Oxbow	do
John Wesley Connell	Carnduff	do
John Young	Carievale	do
Robert Harkness Henderson	Winlaw	do
Thomas Cope	Glen-Ewan	do
Samuel McGurk	Arcola	do
James Leslie	Saskatoon,	Saskatchewan.
Thomas Copland	do	do
George J. Fisher	Batoche	do
David Venne	do	do
Charles Nolin	do	do
Samuel Jackson	Kinistino	do
Charles Frederick Young	Prince-Albert	do
Joseph Courtney	do	do
John Charles McKenzie	do	do
Angus McKay	Fort à la Corne	do
Hugh Urquhart Bain	Prince-Albert	do
William Craig	do	do
Louis Schmidt	do	do
John E. Sinclair	do	do
John Stewart	do	do
Jean Baptiste Payette	Lac Vert, Prince-Albert,	do
Andrew Spence	Aaskana	do
Alexander Stansfield	Butte du Daim Rouge, P.-Albert	do
Angus Cameron	Willoughby,	do
Thomas McKay	Prince-Albert	do
Robert Wyld	Battleford	do
Charles Michell Daunais	Battleford	do
William James Scott	do	do
Elliot Torrance Galt	Lethbridge,	Alberta.
John Garnett	Macleod	do
James Grier	do	do
Albert Milton Morden	Pincher-Creek	do
James Delemere Lafferty	Calgary	do
Frederick St. Stimson	do	do
James Thompson	do	do
James Walker	do	do
Albert Edward Banister	Davidsburg	do
William Edward Holmes	Rivière Haute	do
Thomas Harris	Harrisboro'	do
Alexander McCrae	Creek au Mouton	do
Samuel William Shaw	Midnapore	do
Victor Beaupré	Gleichen	do
David McDougall	Morley	do
Walton Haydon	Canmore	do
Joseph Lake	Anthracite	do
Leonard Crane Fulmer	Banff	do
George Alexander Stewart	do	do
Robert Pohlman Wood	Bocage de Peupliers	do
Arthur William Gillingham	do	do

Noms.		Adresses.
Robert Wilkinson McLellan	Daim Rouge,	Alberta.
Isaac Gaetz	do	do
William Smythe Parker	Waghorn	do
Andrew Waterson	Holbrook	do
Thomas Taylor	Lac Sainte-Anne, Saint-Albert	do
John Cunningham	Saint-Albert,	do
Henry William McKenny	do	do
Alexander Cameron	Rivière aux Esturgeons	do
Alexander Hamelin	Lac la Biche	do
Peter Pruden	do	do
William Leslie Wood	Athabasca-Lg.	do
George Sutherland	Rivière aux Esturgeons	do
Roderick A. McKenzie	Lac du Castor, Edmonton	do
Matthew McCauley	Edmonton	do
John A. McDougall	do	do
John Cameron	do	do
Alexis O. F. Degagné	do	do
Francis Fraser Tims	Fort-Saskatchewan	do
William R. Brereton	Pakan	do
John Carruthers	Buck-Lake, Régina,	Assiniboïa.
David Wilson	Balgonie	do
John Hurlburt	Caron	do
John Elliot	Mâchoire-d'Orignal	do
Joseph Waterworth Cafferata	Pense	do
Frank Johnston Reynolds	Medicine-Hat	do
Robert Elliott	Davin	do
George Thompson	Indian-Head	do
William Perkins	Blackwood	do
Samuel Charles Elkington	Fort-Qu'Appelle	do
William R. Motherwell	Abernethy	do
Thaddeus Stimson Cornell	Fourches du Faisan	do
George Campbell	Ellisboro'	do
Roger J. McConnell	Lac Sheho	do
Charles H. Sahlmark	Ohlen	do
William J. Dawson	Lac du Croissant	do
Hugh Mowbray	Perley	do
Edwin H. Meadows	Langenburg	do
Arni Johnson	Churchbridge	do
Neil G. McCallum	Moosomin	do
James Hardy	Arrochar	do
Benjamin Branson Gilbert	Fleming	do
John McMillan	Dongola	do
Angus McIntosh	Abena,	Saskatchewan.
James Grant	Osler	do
William Hunter	Llewellyn	do
Hugh Rodger	Batoche	do
Patrice Tourond	do	do
Maxime Lépine, fils	do	do
George Drever	Lac Vert, Prince-Albert	do
John McAulay	Lac Montréal, Prince-Albert	do
Alexander McDonald	Le Pas, Prince-Albert	do
George Taylor, fils	Brancepeth	do
William Millar, père	Prince-Albert	do
William Spencer	do	do
George Samuel Reid	do	do
Philip Turner	Coxby	do
Peter Turner	Glen-Mary	do

Noms.		Adresses.
Joseph Findlayson	Carlton	Saskatchewan.
Alcide Legaré	Prince-Albert	do
Benjamin Prince	Battleford	do
Thomas Fleming Macfarlane	do	do
William McKay	Lac aux Oignons	do
Herbert Martin	Lethbridge	Alberta.
Arthur E. Harper	Rivière Sainte-Marie	do
Robert Evans	Macleod	do
John W. Costello	Calgary	do
W. B. Thorn	Gladys	do
Alexander Lucas	Calgary	do
Richard Graves MacDonnell	Cluny	do
Robert A. Begg	Dunbow	do
William Graham	Morley	do
Lucius Quincy Coleman	Millward	do
Daniel Mathiesson Ratcliffe	Cochrane	do
Frank White	do	do
John Cowan	Spring-Bank	do
William Duncan Kerfoot	Mitford	do
Charles Taylor	Olds	do
Aurèle Caron	Rivière aux Esturgeons	do
Joseph Lamoureaux	Fort-Saskatchewan	do
Alfred Arcand	Saint-Albert	do
Thomas Hutchings	Lac aux Peupliers, Saint-Albert	do
Louis Boissoneault	Lac aux Œufs, Saint-Albert	do
Frederick Henry Sache	Edmonton	do
Robert McKinnon	do	do
Andrew E. Lang	Fort-Saskatchewan	do
Alexander McNabb	Stony-Plain	do
Alexander Davidson	Belmont	do
Andrew Mowatt	Belmont, Clover-Bar	do
Charles N. Garson	Pakan	do
John Ross	Lac la Selle, Pakan	do
Francis Fane	Lac du Castor, Edmonton	do
Robert Logan	Edmonton	do
William S. Edmiston	Clover-Bar	do
Thomas George Pearce	Fort-Saskatchewan	do
Philip Ottewell	Clover-Bar	do
Joseph Callin	Whitewood	Assiniboïa.
Ronald C. McDonald	Battleford	Saskatchewan.
Frederick George Fauquier	Creek de l'Erable	Assiniboïa.
William E. Jones	Coté	do
Azarie Garault	Batoche	Saskatchewan.
Louis Marion	do	do
Théodore Théraux	Lake Muskeg	do
Matthew V. Morrison	Percy	Assiniboïa.
Inspecteur A. C. Macdonnell	Police à cheval du Nord-Ouest.	
do T. W. Chalmers	do	do
James Taylor	Prince-Albert	Saskatchewan.
Robert Meehan	Lebret	Assiniboïa.
Joseph Norbert Brunet	Buttes de la Lime	do
William Frederick Meyers	Kinistino,	Saskatchewan.
George Lewis	Fairmede,	Assiniboïa.
Herbert Hill	Sumner	do
John King	Whitewood	do
Thomas J. Pearson	do	do
Emile Jannet	do	do

Noms.		Adresses.
William Hodson	Broadview,	Assiniboïa.
William Trant	Cotham	do
Thomas J. Irwin	Montgomery	do
James Henry Boyce	Station de Qu'Appelle	do
John James Heaslip	Alameda	do
William W. Smith	Carnduff	do
Benjamin Burk	Gainsboro	do
J. J. Saddler	do	do
W. C. Coade	Workman	do
Edward Coade	Carievale	do
Christian Troyer	Oxbow	do
E. Ohlen	Winnipeg,	Manitoba.
James Hay Dickie	Carlyle,	Assiniboïa.
Edward P. Leacock	Estevan	do
George Murdoch	Calgary,	Alberta.
William B. Heath	Canmore	do
Robert Insinger	Yorkton,	Assiniboïa.
Christian Hinck	Langenburg	do
Heinrich Bothe	do	do
J. H. Fraser	Station de Qu'Appelle	do
Henry A. Axford	do	do
Arthur Webster	do	do
John B. Davis	MacLean	do
Thomas E. Donnelly	Indian-Head	do
Peter Dayman	Kenlis	do
Inspecteur Macpherson	Police à cheval du Nord-Ouest.	
Francis Lamoureux	Fort-Saskatchewan,	Alberta.
W. Braithwaite	Indian-Head,	Assiniboïa.
John Doan	Pense	do
T. O. Davis	Prince-Albert,	Saskatchewan.
James Hoey	Saint-Louis de Langevin	do
J. B. Boucher, fils	do	do
Robert Adams	Kirkpatrick	do
David A. Purdy	Tregarva,	Assiniboïa.
Charles S. Willis	Théodore	do
Magnus Begg	Gleichen,	Alberta.
R. H. Grandy	Boscurvis,	Assiniboïa.
C. W. May	Saskatoon,	Saskatchewan.
George F. Guernsey	Fort-Qu'Appelle,	Assiniboïa.
W. Gerrond	Halcro,	Saskatchewan.
Inspecteur Howard	Police à cheval du Nord-Ouest.	
do Baker	do	
W. McKillop	Longlaketon,	Assiniboïa.
W. C. King	Lac des Cèdres	do
H. McKay	Le Pas,	Saskatchewan.
G. W. West	Innisfail,	Alberta.
J. D. Lauder	do	do
W. Loughland	Coalfields,	Assiniboïa.
A. D. Gregson	Waghorn,	Alberta.
J. C. Murray	Fort-Pelly,	Assiniboïa.
Peter Talbot	Lacombe,	Saskatchewan.
Griffin Fletcher	do	do
J. E. Spence	Melfort	do
J. Cooke	Fourches du Faisan,	Assiniboïa.
J. Starling	Hill-Farm	do
J. Fleming	Wolseley	do
W. Green	Moffatt	do

Département de l'Intérieur.

Noms.		Adresses.
E. Bolton	Saltcoats,	Assiniboïa.
J. Z. Cyr-Miquelon	Wetaskiwin,	Saskatchewan.
John Creagh	Calgary,	Alberta.
John W. McIntosh	Mâchoire-d'Orignal,	Assiniboïa.
E. H. Scott	Estevan	do
Frederick James Boswell	Calgary,	Alberta.
Samuel Taylor	Grenfell,	Assiniboïa.
Henry Sayer	do	do
Samuel Fleming	Summerberry	do
Alexander Kindred	Moffatt	do
Alexander Sutherland	Wolseley	do
Levi Thompson	Ellisboro'	do
James Franks	Fourches du Faisan	do
Owen E. Hughes	Prince-Albert,	Saskatchewan.
Charles Adams	Aaskana	do
James B. Hawkes	Balgonie,	Assiniboïa.
John T. Stemshorn	Regina	do
George F. Dunn	Moosomin	do
William Logan	Wapella	do
William McCorkell	Fleming	do
William George Knight	Swift-Current	do
William Robert Tymms	Lac aux Canards,	Saskatchewan.

NOTAIRES PUBLICS.

John R. Costigan	Calgary,	Alberta.
Ralph A. Stevenson	Moosomin,	Assiniboïa.
Henry Hickson	Saltcoats	do
Edward A. C. McLorg	Moosomin	do
Octave Régnier	Grandin,	Saskatchewan.
George W. Greene	Daim Rouge,	Alberta.
Edward L. Elwood	Régina,	Assiniboïa.
Douglas H. Cole	Moosomin	do
Arthur C. Sutton	Calgary,	Alberta.
Joseph H. Wrigley	Macleod	do
George W. Brown	Régina,	Assiniboïa.
Donald H. McDonald	Fort-Qu'Appelle	do
Noble Dickie	Estevan	do
William P. Hopkins	Yorkton	do
Edward C. Emery	Edmonton,	Alberta.
Woolnough Peel	Grenfell,	Assiniboïa.
Hugh A. Robson	Régina	do
Edward P. Leacock	Estevan	do

CORONERS.

Paul L. Royal	Edmonton,	Alberta.
Alfred R. Turnbull	Mâchoire-d'Orignal,	Assiniboïa.
Lambert Watson	Yorkton	do
Jacob S. Hicks	Daim Rouge,	Alberta.
Thomas C. Spence	Kinistino,	Saskatchewan.
David Low	Régina,	Assiniboïa.
George McDonald	Calgary,	Alberta.
John G. Calder	Medicine-Hat,	Assiniboïa.
John D. Higginbotham	Lethbridge,	Alberta.
Samuel M. Fraser	Police à cheval du Nord-Ouest.	

PRÉPOSÉS À L'ÉMISSION DES LICENCES DE MARIAGE.

James Franks	Fourches du Faisan,	Assiniboïa.
James W. Roscoe	Kinistino,	Saskatchewan.

Noms.		Adresses.
George W. Greene.	Daim Rouge,	Alberta.
Reuben A. Janes.	Calgary,	do
Seymour Noel de Puisage Green	Mâchoire-d'Orignal	Assiniboïa.
Sa Seigneurie l'évêque de la rivière MacKenzie,		Mission de Saint-David.
Robinson Morris	Estevan,	Assiniboïa.
Jacob W. Dolmage.	Lacombe,	Saskatchewan.

AVOCATS INSCRITS.

Douglas Harington Cole	Moosomin,	Assiniboïa.
Arthur Clayton Sutton	Calgary,	Alberta.
George Woolnough Peel	Grenfell,	Assiniboïa.
Joseph Henry Wrigley	Lethbridge,	Alberta.
William James Nelson	Mâchoire-d'Orignal,	Assiniboïa.
Edward Lindsey Elwood	Régina	do
Hugh A. Robson	do	do
Edward Corrington Emery	Edmonton,	Alberta.
George Smith McCarter	Calgary	do
Edward Arthur Craven McLorg	Moosomin,	Assiniboïa.
George William Brown	Régina,	do
Charles Farley Harris	Calgary,	Alberta.
Reginald Rimmer	Régina,	Assiniboïa.
Henry Claud Lisle.	Edmonton,	Alberta.

DENTISTES.

Thomas W. Lunn	Frédéricton, N.-B.
Richard B. O'Sullivan	Calgary, Alberta.

COMPAGNIES CONSTITUÉES EN CORPORATIONS PAR LETTRES PATENTES.

The Reynoldton Milling and Elevator Company.
The Western Soap Company.
The Cardston Company.
The Lethbridge Turf and Athletic Association.
The Calgary Natural Gas and Prospecting Company.
The Sarnia Ranching Company.
The Marlborough and Carmel Threshing Company.
The Regina Turf Company.
The Wolseley Milling Company.
The Balgonie Milling and Elevator Company.
The Sintaluta Farmers' Elevator Company.
The Indian Head Farmers' Elevator Company.
The Moosomin Turf Club Company.

COMPAGNIES INSCRITES SOUS L'EMPIRE DE "L'ORDONNANCE CONCERNANT LES COMPAGNIES."

The Canadian Pacific Loan and Investment Company, Limited.
The Freehold Loan and Savings Company.

J'annexe ici une liste de tous les permis de boissons que j'ai accordés dans le cours de l'année.

L'ordonnance de 1891-92, relative aux licences pour la vente des spiritueux, est entrée en vigueur le 1er mai 1892, révoquant les articles de "l'Acte des Territoires du Nord-Ouest" sur le même sujet en tant qu'ils s'appliquaient aux différentes divisions électorales énumérées dans l'annexe au chapitre 22, 54-55 Victoria.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. ROYAL,
Lieutenant-gouverneur des T.N.-O.

LISTE des permis d'importation de boissons enivrantes dans les Territoires du Nord-Ouest, durant l'année 1892.

Permis.	Quantité en gallons de chaque boisson, comprise dans chaque permis.								Quantités totales.								Observations.
	Whiskey.	Eau-de-vie.	Vin.	Genièvre.	Rhum.	Alcool.	Bière.	Porter.	Whiskey.	Eau-de-vie.	Vin.	Genièvre.	Rhum.	Alcool.	Bière.	Porter.	
19	1								19								
252	2								504								
26	3								78								
2	2½								5								
56	4								224								
186	5								930								
7	6								42								
2	7								14								
2	8								16								
101	10								1,010								
1	12								12								
3	15								45								
1	18								18								
1	16								16								
1	17								17								
7	20								140								
1	28								28								
3	30								90								
2	1	1							2	2							
2	1		1						2		2						
1	1				1				1				1				
1	2	1							2	1							
6	2	2							12	12							
1	2	5							2	5							
1	3	2							3	2							
1	3	1							3	1							
1	4	2							4	2							
2	5	2							10	4							
1	5	5							5	5							
11	2		2						22		22						
1	2		4						2		4						
1	2		6						2		6						
2	3		2						6		4						
1	4		4						4		4						

1	4		8						4		8				
2	5		2						10		4				
2	5		3						10		6				
1	10		5						10		5				
3	2			2					6			6			
1	4			4					4			4			
1	5			4					5			4			
1	10			3					10			3			
2	2				3				4				6		
1	3				3				3				3		
1	3	2½	2½						3	2½	2½				
1	3	3	3						3	3	3				
1	5	2	3						5	2	3				
1	10	10	20	10		10			10	10	20	10		10	
1		½								½					
1		1								1					
20		2								40					
1		4								4					
3		5								15					
2		10								20					
1		1	1							1	1				
1		2	1							2	1				
6		2	2							12	12				
1		5	5							5	5				
2		2		2						4		4			
1		6		4						6		4			
1		5	5			5				5	5			5	
1			1								1				
12			2								24				
1			3								3				
2			4								8				
28			5								140				
2			10								20				
1			2	2							2	2			
			128												Pour fins sacramentelles.
7				2								14			
3				3								9			
2				4								8			
2				5								10			
3				6								18			
1				3	3							3	3		
7					2								14		
1					1								1		
1						1								1	
2						5								10	
1						20								20	
1							5								5
6							8								48
4							10								40
1							16								16

LISTE des permis d'importation de boissons enivrantes dans les Territoires du Nord-Ouest, etc.—*Suite.*

Permis.	Quantité en gallons de chaque boisson, comprise dans chaque permis.								Quantités totales.								Observations.
	Whiskey.	Eau-de-vie.	Vin.	Genièvre.	Rhum.	Alcool.	Bière.	Porter.	Whiskey.	Eau-de-vie.	Vin.	Genièvre.	Rhum.	Alcool.	Bière.	Porter.	
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	.....	
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	.....	
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	.....	
3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	.....	
2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60	.....	
33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,056	.....	
2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72	.....	
4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160	.....	
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	.....	
2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120	.....	
5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	320	.....	
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	.....	
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	
									3,377	167	315½	99	28	46	2,188	30	7,700 gall. de bière, cantine de la pol. à chev. du N.-O.

LISTE des permis d'importation de boissons enivrantes dans les Territoires du Nord-Ouest, etc.—*Fin.*

RECAPITULATION.

	Galls.	
Spiritueux—		
Whiskey	3,377	
Eau-de-vie	167	
Genièvre	99	
Rhum	28	
Alcool	46	
Total	3,717	
Vin	315½	
Bière	2,188	
Porter	30	
Grand total	6,250½	
Bière importée pour la vente, limitée à 4 pour 100 d'alcool	4,650	7,700 gallons de bière, cantine de la police à cheval du Nord-Ouest.

PARTIE IV

RAPPORT DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR DE KÉWATIN

PARTIE IV.

RAPPORT DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR DE KÉWATIN.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
WINNIPEG, 31 décembre 1892.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur.
Ottawa.

MONSIEUR,—En faisant mon dernier rapport pour l'année 1892, je n'ai pas besoin de traiter des différents sujets dont il est question dans les communications que je vous ai adressées dans le cours de cette année, si ce n'est pour indiquer les résultats des mesures prises pour l'administration du district et pour vous mettre au courant des affaires qui intéressent le bien-être de ses habitants.

Tout en vous annonçant la bonne nouvelle qu'une année vient encore de s'écouler sans qu'il se soit commis de crimes dans ce district, j'ai à exprimer la profonde douleur que m'a inspirée la noyade accidentelle de mon principal juge de paix pour ce district, M. Horace Bélanger, J.P., facteur en chef de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Par la connaissance intime qu'il avait du pays et des sauvages, par l'ascendant qu'il exerçait sur eux et par le zèle qu'il mettait dans l'accomplissement de ses devoirs, il m'a rendu des services inappréciables en maintenant le règne des lois et de l'ordre dans sa sphère d'influence qui s'étendait à tout le district.

Quand aux maladies épidémiques et contagieuses, je suis heureux de pouvoir constater que l'épidémie de la grippe, qui, comme je le rapportais en décembre dernier, s'était propagée au nord et au nord-est plutôt qu'au nord-ouest de cette région, a complètement disparue, non, toutefois, sans avoir causé beaucoup de mortalité sur les bords du lac Winnipeg, du côté de Kéwatin, sur les rivières Nelson, Hayes,et autres, et sur les lacs de l'intérieur du district. Des rumeurs alarmantes donnant à croire que la petite-vérole était dans l'ouest et le fait qu'elle était au Manitoba m'ont causé de graves soucis, partagés d'ailleurs par les missionnaires et d'autres personnes de Kéwatin. Apprenant que ceux des sauvages du district non compris dans le traité manquaient de vaccin, j'en ai envoyé pour les faire inoculer, ce qui a été fait grâce aux bons offices du révérend M. Semmens, surintendant des missions wesleyennes du district, et à l'habileté d'un missionnaire médecin, le Dr. R. Strath, qui allait à Rossville, et qui y a trouvé des moyens de transport pour se rendre de là, en canot ou en bateau, sur différents autres points de Kéwatin.

Les articles de l'Acte de Kéwatin relatifs aux spiritueux sont entrés en vigueur, de sorte qu'on ne délivre des permis que pour des fins sacramentelles ou médicinales, et sur la recommandation des employés supérieurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson ou de membres du clergé domiciliés dans le district.

Le mouvement migratoire des sauvages qui abandonnent nombre de localités du littoral et des alentours pour d'autres plus à l'intérieur, a continué, pour la même cause que celle que j'ai indiquée à votre honorable prédécesseur au ministère, c'est-à-dire l'amoindrissement et, en quelques lieux, l'entière destruction de la source d'alimentation de ces sauvages, laquelle, en certaines saisons, consistait principalement dans les animaux fréquentant les embouchures des rivières et autres points de la côte. Ces sauvages se font de nouveaux foyers, parfois parmi ceux du traité, mais en général là où ils peuvent établir des pêches d'eau douce et faire la chasse. Pour qu'ils s'établissent en permanence, j'ai souvent conseillé à votre département de faire en divers endroits du district, des essais de culture de grains, racines et graminées du nord, accoutumés à résister aux rigueurs de la température. A ce propos, on me permettra de signaler spécialement les terres hautes situées entre les eaux du lac Winnipeg et de la baie James. Il n'y a que là, dans Kéwatin, qu'on trouve des

arbres décidus de la nature de l'érable tendre, qui indiquent un sol assez riche pour les jardinages et la culture de même qu'un climat qui peut permettre de cultiver l'orge, l'avoine, et sur quelques points le blé du nord, presque tous les légumes ordinaires et une variété très vivace de maïs. Ces terres sont à portée de chasses bien fournies de plusieurs variétés de daims du nord et d'orignaux. Quant aux sauvages, qui sont plus au nord, je recommande à votre considération, quand vous arrêterez des mesures pour leur établissement et leur contrôle, les sources des rivières Severn, Sachigo, Shamatawa et Hill. Cette dernière rivière, près d'Oxford-House et du lac du même nom, est, sous quelques rapports, préférable, d'autant que, faisant partie de l'ancienne route de la factorerie d'York, elle est sur la ligne du service postal que déservent les paquebots de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, et sera moins dispendieuse pour le transport des fournitures, que les autres parties du district que je viens d'énumérer. Je suis d'avis, toutefois, qu'on ne conclue pas de traité séparé avec les sauvages en question, mais qu'on leur donne plutôt des réserves près de lacs et de cours d'eau poissonneux, qu'on choisira particulièrement là où le terrain est propre aux jardinages, chose qu'on ne rencontre pas partout sur ce sol de formation laurentienne, et en tenant compte aussi, mais en second lieu, des moyens de subsistance que peuvent leur procurer les occupations de voyageurs, de coureurs et de charretiers dans cette région difficile.

Si la division de votre département dont relèvent les affaires des sauvages ne voit pas de difficulté administrative ni autre à cette proposition, je suggère qu'on obtienne leur adhésiou aux traités n°s 3 et 5 ; mais comme, lors de l'inauguration de votre système de traités avec les sauvages, je me suis opposé à ce qu'on leur fît les paiements annuels en argent et que depuis je n'ai pas eu lieu de changer d'opinion, je demande que, dans le cas un peu exceptionnel des sauvages de ce district encore hors des traités, leurs annuités ne leur soient payées qu'à la veille de leur départ pour leur chasse d'hiver, et qu'elles le soient exclusivement en articles de fabrication européenne choisies pour les employés de la division des Sauvages comme étant les plus utiles pour les sauvages dont il s'agit. Vu que le poisson a toujours été et continuera d'être le principal article de consommation des Cris de Savane de ce district, qu'ils sont peu nombreux, et n'ont pas joui jusqu'ici des privilèges du traité dont ont été favorisées les bandes domiciliées plus au sud, je demande qu'on leur accorde une fourniture annuelle supplémentaire de ficelle et autres articles, et que leur adhésion à l'un ou l'autre ou aux deux traités dont jai parlé soit marquée par une distribution de présents comme celle qui s'est faite à l'occasion du traité n° 1 et de quelques-uns des traités subséquents.

Quant à la nouvelle fixation des limites du district, devenue nécessaire en conséquence de l'acceptation par toutes les parties intéressées, de la frontière nord-ouest de la province d'Ontario, déterminée par les autorités impériale, fédérale et provinciale, je vous renvoie aux mémoires, cartes et autres pièces d'information fournis sur ce sujet à votre honorable prédécesseur, et en même temps, je signale à votre attention, en vue d'une rectification possible, une partie de la limite ouest du district, où l'on a dévié de la ligne droite, c'est-à-dire " tirée franc nord à partir de l'extrémité nord du portage qui mène de l'extrémité nord du lac Winnipegosis au lac des Cèdres, et qui est connu sous le nom de Portage des Cèdres ou Portage Moussu," vers le 100e degré de longitude ouest, et cela, sans qu'il en résulte d'avantages pour le district dans lequel le met cette déviation, tandis qu'elle cause au district de Kéwatin beaucoup d'inconvénients et un surcroît de dépenses par suite de la différence des dispositions relatives aux spiritueux et des difficultés croissantes qu'éprouve l'administration de la justice dans ce même district.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN SCHULTZ,

Lieutenant-gouverneur de Kéwatin.

PARTIE V

PARC DES MONTAGNES ROCHEUSES

PARTIE V.

RAPPORT DU SURINTENDANT DU PARC DES MONTAGNES ROCHEUSES.

PARC DES MONTAGNES ROCHEUSES,
BANFF, 26 décembre 1892.

A l'honorable M. T. MAYNE DALY,
Ministre de l'intérieur, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur les travaux de construction et autres sujets d'intérêt public qui se rattachent au parc des montagnes Rocheuses, pour la dernière saison.

CHEMINS.

Mon rapport de l'an dernier rendait compte des travaux jusqu'à la fin d'octobre, alors que le chemin menant à Anthracite était en cours d'exécution.

Il était assez important de rendre ce chemin praticable avant l'hiver, car celui qu'on prenait alors et qu'on appelle ancien chemin de Tote, n'était nullement sûr à cause de sa proximité du chemin de fer et parce qu'il est exposé à être inondé par le débordement de la rivière Cascade, par la vallée de laquelle il passe.

Aussitôt donc que le nouveau chemin a pu être passable, c'est-à-dire en novembre dernier, on a suspendu les travaux pour l'hiver ; bientôt après on avait de fortes gelées et de la neige. On a, cependant, employé éventuellement quelques hommes dans le cours de l'hiver pour tenir les ponceaux libres afin de permettre le passage des eaux hautes sans submerger les chemins.

Les travaux ont été repris de bonne heure en avril, près d'Anthracite, où on les avait laissés inachevés l'automne précédent. Comme la chaussée est sur un lit de gravier, la gelée n'a pas causé d'embarras, mais après l'avoir achevée on dut de nouveau suspendre les opérations, car la terre était encore gelée en d'autres endroits qui exigeaient des travaux.

La besogne a été reprise en mai et une petite équipe y a travaillé jusqu'au milieu de juin, où toute la route était terminée jusqu'à Anthracite.

Cette entreprise n'a pas été finie trop tôt, puisque l'eau de la rivière Cascade a monté aussitôt après, inondant la vallée et détruisant les ponts sur l'ancien chemin, qui devint tout à fait impraticable.

On a agité la construction de ce nouveau chemin en s'appuyant sur cette raison que l'ancien était dangereusement situé, et l'expérience que vient de donner cette inondation confirme pleinement l'opinion qu'on exprimait à ce sujet.

En juillet, on a repris les travaux de l'avenue Sundance et on les a poursuivis tout l'été. Ce chemin ouvre un des points les plus intéressants du parc, mais que jusqu'ici on ne pouvait atteindre qu'avec de grandes difficultés, même en sachant quelle direction suivre pour arriver. Maintenant, une bonne route carrossable conduit à la bouche du canon.

Ce qui fait l'intérêt de cet endroit c'est que les eaux du creek Sundance se précipitent par une gorge pratiquée dans la roche à quelques deux cents pieds de profondeur ; les parois latérales sont de forme irrégulière que surplomblent d'énormes masses de roc, et les flots en tombant forment une succession de cascades qui rejaillissent en tout sens et bondissent de roc en roc dans leur chute furieuse.

Les moyens actuels qui donnent accès à la gorge sont très fatigants et exposent au vertige, mais on se propose de pratiquer, l'été prochain, un sentier qui permettra aux piétons d'explorer et d'examiner sans peine ni danger les beautés de cet admirable paysage.

On a fait, au printemps et dans le cours de l'été, les réparations ordinaires aux chemins, en enlevant les roches tombées, en réparant les dommages occasionnés par

les inondations, etc. On a construit également plusieurs sentiers menant à des points qui méritent d'être vus, et où l'on a disposé des sièges rustiques.

Bois.

Selon la coutume suivie chaque année quand les gelées ont fait cesser les travaux réguliers, on a enlevé le long des chemins quantité de bois mort et tombé. Des permis ont été accordés pour couper et charrier des perches qui sont expédiées aux prairies pour faire des clôtures.

Incendies.

Il n'y a pas eu d'incendie au parc l'an dernier. Cela est dû en partie à ce que le printemps a été tardif, à ce qu'il a plu fréquemment dans le cours de l'été, et aussi, à l'enlèvement d'une quantité de bois mort chaque année.

Caverne et bassin.

Le printemps dernier, à bonne heure, on a fait quelques améliorations à la caverne et au bassin. L'action de l'eau durant les cinq dernières années, outre qu'elle avait augmenté la profondeur du bassin, en avait graduellement détérioré le plancher naturel en roche, qui n'offrait plus qu'une surface rude parsemée de pièces de roc en saillie, nuisibles et dangereuses pour les baigneurs.

J'ai remédié à ce double inconvénient par un remplissage d'à peu près d'un pied d'épais de bon gravier rond, ce qui fait un plancher bien uni et peu couteux, qu'on peut éliminer n'importe quand, s'il le faut. J'ai fait aussi construire un cabinet à l'anglaise dans le bâtiment du bassin, et j'y ai fait arranger les tuyaux à eau de façon qu'ils se nettoient automatiquement.

Récolte de foin.

Comme de coutume, les prairies du parc ont donné une bonne récolte de foin, malgré le débordement de la rivière qui les arose, et qui est restée plus haute durant l'été que dans quelques-unes des années précédentes. Il n'y a plus lieu de mettre en doute la valeur de ces prairies.

On ouvre un concours tous les ans pour donner la récolte à loyer au plus haut enchérisseur.

Visiteurs.

On s'attendait que le nombre des visiteurs du parc irait, comme à l'ordinaire, en augmentant l'année dernière, et le commencement de l'été indiquait bien qu'il en serait ainsi, mais, par malheur, la variole se déclara à Victoria et sur d'autres points du littoral du Pacifique dans le mois de juillet, et la panique qu'elle provoqua eut immédiatement son effet sur le public voyageur.

On a pris promptement des mesures pour l'empêcher de pénétrer dans ces parages, et elles ont été efficaces, puisqu'il n'y a eu aucun cas de petite vérole au parc, mais elle a sans doute suivi la ligne du chemin de fer, car plusieurs en ont été atteints à Calgary, où l'on a adopté tous les moyens de la circonscrire dans les limites de cette localité par l'isolement des malades.

Ces mesures et les mesures analogues de quarantaine établies sur la côte ont eu pour effet d'interrompre des deux côtés la circulation ayant le parc pour objectif.

L'inquiétude causée par l'existence de cette maladie dans la Colombie-Britannique et Alberta a été fort avantageusement exploitée par les administrateurs des routes transcontinentales rivales aux Etats-Unis pour détourner le mouvement du trafic du chemin de fer canadien du Pacifique au profit de leurs lignes, et l'étendue et la violence de l'épidémie au Canada ont été singulièrement exagérées dans ce but. J'ai constaté aussi que beaucoup de gens qui se proposaient de venir à Banff ont ajourné le voyage à l'année prochaine pour aller en même temps à l'exposition de Chicago.

Bien que ces causes aient conspiré à réduire le nombre des visiteurs cette année comparativement à celui de l'an dernier, ce nombre ne dépasse pas moins celui de toute année antérieure à celle-là, et on n'a pas lieu de mettre en doute la popularité croissante du parc comme lieu de rendez-vous pour ceux qui cherchent le plaisir et la santé.

Besoins à satisfaire.

La renommée du parc devient universelle. La beauté de ses payaages, les vertus curatives de ses sources et la salubrité de son atmosphère sont connues et reconnues aux quatre coins du globe. Des touristes de toutes les parties du monde viennent le visiter chaque année, et on n'a pas encore entendu exprimer de désappointement en ce qui regarde les avantages naturels du parc, à l'exception peut-être du *sportman* enragé, qui croit qu'on ne s'occupe pas suffisamment de ses intérêts.

Dans mon rapport annuel de 1886, je parlais de cela et je suggérais l'ouverture de chemins de cavaliers qui traverseraient les nombreuses vallées débouchant de la rivière de l'Arc aux sources de laquelle se trouvent de petits lacs qui contiennent d'immenses quantités de poisson.

Ces chemins pourraient être faits à bon marché et seraient bien suffisants pour les chevaux de charge portant en croupe l'équipage des touristes et des *sportmen.* Une recommandation que faisait feu W. F. Whitcher dans son rapport sur le gibier et le poisson du parc en 1886, mérite considération. Il recommandait la construction d'un barrage sur le cours d'eau qui sort du lac de la Tête-du-Diable (Minniwanka), ce qui ferait monter l'eau de ce lac et inonderait les terrains bas adjacents, formant ainsi des étangs et des petits lacs qui serviraient d'habitats sûrs au menu poisson du lac que les gros poissons attaquent et exterminent en pleine eau.

On pourrait construire ce barrage à peu de frais, et outre qu'il contribuerait à la préservation du menu poisson, il améliorerait la navigation du lac, en permettant au petit yacht à vapeur qui y fait le service d'approcher du rivage sans qu'il fût besoin du grand quai dont on ne peut se passer dans les conditions actuelles, et qui est endommagé par l'action de la glace chaque printemps.

L'empoissonnement des ruisseaux à l'intérieur du parc avec différentes espèces de poissons provenant de quelques-unes des piscifactures du Canada est aussi une question de grande importance et remédierait au seul défaut dont on se plaint en parlant des nombreuses attractions du parc.

Les tableaux météréologiques accoutumés sont annexés au présent rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. STEWART,

Surintendant.

PARC DES MONTAGNES-ROCHEUSES.

INDICATIONS du thermomètre et état général du temps observés à Banff, T.N.-O., du 1er novembre 1891 au 30 juin 1892.

Date.	Température.			Temps.	Date.	Température.			Temps.
	7 a.m.	2 p.m.	9 p.m.			7 a.m.	2 p.m.	9 p.m.	
1891.	° ′	° ′	° ′		1891.	° ′	° ′	° ′	
1er nov.	6·0	31·5	30·0	Beau.	15 nov.	—10·0	7·0	—17·1	Beau.
2 do .	27·8	42·5	38·2	Nuageux.	16 do .	—20·0	6·8	10·5	do
3 do .	30·0	39·5	38·5	do	17 do .	— 7·2	21·5	24·2	do
4 do .	32·2	53·8	42·0	do bruine.	18 do .	8·0	33·5	29.5	Nuageux.
5 do .	36·8	38·2	38·8	do do	19 do .	21·8	33·8	33·2	do
6 do .	34·2	39·8	27·8	Couvert, neige.	20 do .	30·5	28·5	10.5	5 pouces de neige.
7 do .	21·8	35·8	29·0	Beau.	21 do .	—13·8	21·5	24·2	Beau.
8 do .	26·5	36·8	33 2	do rafales de vent.	22 do .	22·5	37·5	36·2	Nuageux.
9 do .	38·2	41·0	28·8	Couvert, neige.	23 do .	32·0	38·5	33·8	Beau.
10 do .	9·0	16·0	11·0	Beau.	24 do .	33·2	38·0	34·8	Nuageux.
11 do .	1·0	28·8	10·2	do	25 do .	34·5	38·0	36·0	do
12 do .	— 6·0	10·2	5·2	do	26 do .	39·8	43·8	36·8	do
13 do .	— 4·8	24·0	14·0	do	27 do .	29·5	36·0	24·5	Beau.
14 do .	4·8	22·2	10·8	do	28 do .	18·8	35·5	36·0	do

INDICATIONS du thermomètre et état général du temps, etc.—*Suite.*

Date.	Température. 7 a.m.	2 p.m.	9 p.m.	Temps.
1891.	° ′	° ′	° ′	
29 nov.	25·0	41·0	38·5	Nuageux.
30 do.	27·5	36·2	31·2	Beau.
1er déc.	24·5	28·0	21·0	Nuageux.
2 do.	17·8	30·2	22·0	do
3 do.	8·5	23·8	13·8	Beau.
4 do.	4·0	16·5	4·2	do
5 do.	— 9·0	11·5	— 0·5	do
6 do.	— 1·8	20·5	22·2	Nuageux.
7 do.	22·0	25·8	22·8	6 pouces de neige.
8 do.	24·0	35·8	28·2	Nuageux.
9 do.	18·2	27·0	16·0	2 pouces de neige.
10 do.	14·2	29·5	28·8	Beau.
11 do.	28·9	33·8	36·5	do
12 do.	33·2	31·5	20·9	19½ pouces de neige.
13 do.	14·0	30·0	30·0	Beau.
14 do.	16·8	30·0	29·0	do
15 do.	29·0	39·0	37·5	do
16 do.	39·8	42·2	43·8	do
17 do.	39·8	39·0	37·5	Nuageux.
18 do.	13·8	26·0	18·5	Beau.
19 do.	17·5	31·5	16·5	Nuageux.
20 do.	14·8	26·5	24·5	Beau.
21 do.	8·8	23·8	24·0	do
22 do.	21·0	24·5	22·2	Neige.
23 do.	8·0	12·0	4.5	Nuageux.
24 do.	—30·0	—13·2	— 1·0	Beau.
25 do.	—19·5	10·0	11·0	Nuageux.
26 do.	6·8	15·2	13·0	do neige.
27 do.	12·5	25·5	20·5	do
28 do.	19·0	24·5	20·0	do
29 do.	14·5	18·5	12·8	do 3 pcs de neige
30 do.	— 7·8	— 0·2	— 3.0	Beau.
31 do.	10·0	18·0	12·0	do
1892.				
1er jan.	9·5	23·2	8·8	Nuageux, raf. de vent.
2 do.	14·0	30·2	28·2	Neige.
3 do.	18·8	27·0	19·5	Beau.
4 do.	8·0	20·8	10·0	do
5 do.	— 9·5	14·0	10·2	do
6 do.	2·8	20·8	9·0	do
7 do.	— 5·0	10·5	9·8	Nuageux.
8 do.	3·8	10·8	4·2	Couvert.
9 do.	—19·0	—12·0	—23·0	Beau.
10 do.	—33·0	1·2	— 4·8	do
11 do.	7·0	0·5	— 1·0	do
12 do.	— 8·2	3·5	18·8	do
13 do.	14·2	27·2	13·8	do neige, 7 a.m.
14 do.	—16·2	9·0	8·5	do
15 do.	— 8·0	4·2	2·5	do
16 do.	— 4·0	3·5	2·0	Nuageux.
17 do.	— 9·8	— 3·5	1·2	Beau.
18 do.	7·0	33·8	33·5	do rafales de vent.
19 do.	24·0	31·2	27·5	do
20 do.	24·8	29·5	26·5	Nuageux, raf. de vent.
21 do.	27·8	30·8	31·0	Beau, rafales de vent.
22 do.	31·2	42·0	38·5	do
23 do.	28·8	39·0	33·0	do
24 do.	18·0	35·0	22·5	do
25 do.	9·8	28·8	9·8	do
26 do.	4·2	29·5	26·5	Couvert.
27 do.	23·0	32·0	25·2	Beau.
28 do.	20·0	28·0	26·0	Nuageux.
29 do.	22·8	29·5	33·5	5 pouces de neige.....

Date.	Température. 7 a.m.	2 p.m.	9 p.m.	Temps.
1892.	° ′	° ′	° ′	
30 janv.	21·0	22·0	4·2	Beau.
31 do.	— 1·0	27·2	8·0	do
1er févr.	— 1·5	19·8	0·0	do
2 do.	—12·8	14·0	22·8	do
3 do.	4·8	23·8	15·2	do
4 do.	— 4·0	20·5	5·0	do
5 do.	— 9·0	26·5	15·0	do
6 do.	— 3·2	28·2	10·5	do
7 do.	4·2	27·0	15·0	do
8 do.	— 4·0	26·2	24·5	Nuageux.
9 do.	22·5	30·0	26·2	do
10 do.	35·0	44·5	41·8	Beau.
11 do.	34·5	28·2	— 4·2	Nuageux.
12 do.	— 7·8	3·0	—12·0	4½ pcs de neige, r. de v.
13 do.	— 7·2	1·0	—13·0	Nuageux.
14 do.	—17·8	20·0	16·0	do
15 do.	6·2	28·0	31·2	do
16 do.	29·0	31·2	— 3·8	do raf. de v., neige
17 do.	— 6·5	13·2	3·0	Beau.
18 do.	—10·8	13·0	4·0	Couvert, neige légère.
19 do.	—10·8	14·2	6·0	Beau.
20 do.	10·0	33·8	32·2	Nuageux.
21 do.	24·5	41·0	29·8	Beau.
22 do.	26·8	38·8	34·0	Nuageux.
23 do.	18·0	39·5	20·0	Beau.
24 do.	10·2	37·8	24·0	do
25 do.	7·0	40·0	30·0	Nuageux.
26 do.	25·0	36·8	31·0	Couvert, neige légère.
27 do.	13·0	33·2	21·5	Beau.
28 do.	7·2	38·5	25·0	do
29 do.	20·2	36·8	23·5	do
1er mars	15·5	38·2	17·8	do
2 do.	7·5	37·8	25·0	do
3 do.	12·0	40·2	38·2	do
4 do.	29·8	39·8	33·0	Nuageux.
5 do.	27·5	38·0	35·8	Beau.
6 do.	35·2	45·0	41·0	Nuageux.
7 do.	38·0	47·8	38·5	do pluie.
8 do.	26·0	31·2	24·5	Beau, ondées.
9 do.	10·2	34·8	35·0	do
10 do.	36·2	51·0	47·2	do
11 do.	44·5	46·5	45·0	do
12 do.	33·8	35·0	28·2	do
13 do.	20·2	31·0	19·0	Nuageux.
14 do.	13·8	34·5	18·0	do
15 do.	8·8	34·0	24·0	Beau.
16 do.	12·0	47·5	30·0	do
17 do.	16·2	47·8	27·8	do
18 do.	13·8	34·5	18·0	do a.m.; couvert, p.m
19 do.	8·8	34·0	24·0	do
20 do.	12·0	47·5	30·0	do
21 do.	16·2	47·8	27·8	do
22 do.	26·0	45·0	31·0	do
23 do.	25·2	41·0	32·2	do
24 do.	30·0	37·5	28·8	Nuageux.
25 do.	26·5	36·0	24·8	do
26 do.	11·2	36·0	26·0	Beau.
27 do.	17·0	36·8	34·0	Nuageux.
28 do.	27·0	35·8	34·2	Couvert.
29 do.	24·8	39·8	31·5	Nuageux.
30 do.	20·2	38·0	26·5	do 1½ pce de neige
31 do.	13·0	36·2	25·0	Beau.
1 avril.	12·0	37·2	28·0	Nuageux.
2 do.	21·0	37·0	27·0	do
3 do.	15·2	40·0	30·0	do

INDICATIONS du thermomètre et état général du temps, etc.—*Fin.*

Date.	Température. 7 a.m.	2 p.m.	9 p.m.	Temps.	Date.	Température. 7 a.m.	2 p.m.	9 p.m.	Temps.
1892.	° ′	° ′	° ′		1892.	° ′	° ′	° ′	
4 avril.	20·8	42·8	37·2	Beau.	18 mai.	29·2	55·2	32·0	Beau.
5 do	32·8	43·2	31·8	Nuageux, 1½ pce de n.	19 do .	30·0	56·2	34·0	do
6 do .	26·2	28·5	21·5	Couvert, 6 pcs de neige.	20 do .	31·2	64·5	43·0	do
7 do .	4·0	30·0	11·5	Beau.	21 do .	38·8	73·0	53·2	do
8 do .	4·8	37·2	24·5	do	22 do .	39·8	64 0	48·0	do
9 do .	20·2	41·5	36·0	Nuageux.	23 do .	31·2	65·0	45·2	do
10 do .	34·2	40·2	27·5	do rafales de vent	24 do .	33·8	64·8	56·0	do
11 do .	23·2	32·2	19·0	do do	25 do .	42·2	67·0	52·2	do
12 do .	15·8	37·2	28·8	Beau.	26 do .	45·0	56·5	45·2	do
13 do .	26·2	42·0	30·0	do	27 do .	40·2	47·0	44·0	Nuageux, pl. d. la soirée
14 do .	16·2	49·2	36·8	do	28 do .	33·2	48·8	38·5	do do
15 do .	36·8	44·2	28·5	do	29 do .	36·0	53·2	40·8	Couvert.
16 do .	25·0	38 2	21·5	Couvert, neige.	30 do .	34·2	51·2	40·0	Beau, ondées.
17 do .	27·8	42·0	31·8	Nuageux.	31 do .	34·0	52·2	39·8	do
23 do .	29·8	43·8	30·5	Beau.	1er juin.	32·2	42·0	34·0	Nuageux.
24 do .	20·0	46·0	29·5	do	2 do .	34·2	41·5	36·2	do
25 do .	19·5	52·5	29 2	do	3 do .	35·8	54·2	38·0	Beau.
26 do .	23·5	56·0	31·0	do	4 do .	31·0	56·2	40·0	do ondées.
27 do .	26·2	54·0	36·8	do	5 do .	42·2	61·0	48·8	do
28 do .	32·8	43·0	37·2	Couvert, ondées.	6 do .	40·0	54·0	48·0	Nuageux.
29 do .	35·0	43·2	35·5	do do	7 do .	39·0	56·8	39·8	Beau.
18 do .	34·2	35·5	31·8	do 1¼ pce de pl.	8 do .	38·2	58·2	42·5	do
19 do .	28 8	35·2	27·8	do	9 do .	38·2	68 2	48·5	do
20 do .	17·2	32·8	22·0	Nuageux.	10 do	38·2	68·0	46·0	do
21 do .	19·0	31·8	21·8	do rafales, pluie.	11 do .	42·8	64·2	50 0	do
22 do .	19·2	29·0	24·0	Couvert, rafales, pluie et neige.	12 do .	47·0	65·0	47·8	do
					13 do .	42·8	71·0	48·8	do
30 do .	21·2	28·5	24·8	do do	14 do .	40·0	67·0	46·2	do
1er mai.	19·8	35·2	28·0	Beau.	15 do .	45·0	71·0	49·8	do
2 do .	25·2	46·0	29·2	do	16 do .	50·0	70·8	52·5	do
3 do .	26·2	49·0	30·8	do	17 do .	40·0	66·0	51·2	do
4 do .	27·0	42·2	33·5	Couvert, rafales, neige.	18 do .	41·0	59·8	48·0	do
5 do .	24·2	31·0	27·8	do rafales, neige et pluie.	19 do .	40·0	50·0	46·0	Nuageux, ondées.
					20 do .	36·0	54·0	40·0	do pluie.
6 do .	22·5	29·8	26·5	Nuageux, pluie.	21 do .	32·8	50·2	38·2	do bruine.
7 do .	23·0	39·0	27·2	Beau.	22 do .	40·2	58·8	44·2	do pluie et neige daas la matinée.
8 do .	23·2	43·8	28·5	do					
9 do .	24·8	48·0	38·2	Nuageux, raf. de vent.	23 do .	38·2	40·0	41·2	Nuageux, pl., neige d. la mat., pl. l'apr.-m.
10 do .	35·0	44·0	36·2	Beau.					
11 do .	32·2	43·2	31·8	do	24 do .	35·0	68·0	51·2	Beau.
12 do .	31·2	51·0	36·0	do	25 do .	44·2	75·2	58·0	do
13 do .	31·5	51·8	40·0	do ondées.	26 do .	50·0	73·0	58·2	do
14 do .	36·2	56·8	34·2	do	27 do .	46·0	77·8	59·8	do
15 do .	31·0	63·0	42·0	Nuageux, raf. de vent.	28 do .	44·2	79·5	61·0	do
16 do .	26·2	52·0	36·0	Beau.	29 do .	48·2	81·0	60·5	do
17 do .	30·0	59·8	40·0	do ondées.	30 do .	46·8	83·8	65·4	Beau, tonnerre et pluie dans la soirée.

GEO. MACLEOD,
Observvateur.

BANFF, 17 novembre 1892.

Département de l'Intérieur.

FRAIS DES TRAVAUX.

Emploi des fonds.	Montant.
	$ cts.
Chemins	3,650 81
Bâtiments	13 50
Arpentages	7 00
Ponts	83 00
Caverne et bassin	215 93
Service d'eau	203 50
Dépenses casuelles	225 81
	4,399 55

GRAND-VIEW HOTEL.

TOURISTES pendant l'année expirée le 31 octobre 1892.

De quels pays.	Nombre.
Canada	377
Grande-Bretagne	6
Etats-Unis	58
Chine	2
Japon	2
	445

HOTEL BEATTIE, BANFF.

TOURISTES pendant l'année expirée le 31 octobre 1892.

De quels pays.	Nombre.
Canada	240
Etats-Unis	15
Grande-Bretagne	5
	260

SANITARIUM.

VISITEURS pendant l'année expirée le 31 octobre 1892.

De quels pays.	Nombre.
Canada	2,025
Angleterre	71
Etats-Unis	154
Chine	11
Italie	1
Afrique du Sud	1
Danemark	1
France	3
Inde	3
Japon	5
Belgique	1
Australie	3
Nouvelle-Zélande	2
	2,281

CANADIAN PACIFIC HOTEL, BANFF.

DU 6 mai au 15 octobre 1892.

De quels pays.	Nombre.
Royaume-Uni	442
Canada	747
Etats-Unis	1,063
Inde	10
Australie et Nouvelle-Zélande	38
Chine	64
Japon	25
Allemagne	7
France	5
Italie	2
Mexique	1
Corée	2
Iles Sandwich	1
Suisse	1
	2,408

13—2*****

Département de l'Intérieur.

CAVERNE ET BASSIN.

NOMBRE de personnes inscrites du 1er novembre 1891 au 31 octobre 1892.

De quels pays.	Nombre.
Canada	2,509
Etats-Unis	1,173
Angleterre	344
Ecosse	58
Irlande	17
Inde	13
Belgique	2
Chine	34
Australie	18
Japon	15
Pays de Galles	5
Allemagne	7
Hollande	2
France	1
	4,198

PARTIE VI

RAPPORTS

DES

AGENTS D'IMMIGRATION

EN EUROPE, EN CANADA ET AUX ETATS-UNIS.

PARTIE VI.

RAPPORT DES AGENTS EN EUROPE.

N° 1.

RAPPORT DE SIR CHARLES TUPPER, BARONNET, G.C.M.G., C.B., HAUT-COMMISSAIRE POUR LE CANADA.

17, Rue Victoria,
Londres, S. O., janvier 1893.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur,
Ottawa.

Monsieur,—Vu que les questions d'immigration ont été, depuis mon rapport de 1891, transferées du département de l'Agriculture a celui de l'Intérieur, j'ai l'honneur de vous adresser mon rapport pour l'année finissant le 31 décembre dernier.

1. J'inclus les rapports des agents de votre département dans la Grande-Bretagne, nommément M. John Dyke, de Liverpool; M. Thomas Grahame, de Glasgow; M. Thomas Connolly, de Dublin; M. Henry Merrick, de Belfast; et M. J. W. Down, de Bristol.

2. Ces rapports n'ont pas besoin de commentaires; ils parlent par eux-mêmes. Ils contiennent des renseignements importants concernant l'émigration en Canada durant l'année dernière, et la probabilité d'une augmentation d'émigration vers le Canada à l'avenir.

DEVOIRS DES AGENTS.

3. Comme je l'ai expliqué dans des rapports précédents, les devoirs de ces agents se bornaient à répandre les renseignements concernant les différentes provinces du Canada, et à stimuler le désir d'information touchant l'émigration au Canada. Je n'hésite pas à dire que leurs efforts ont été couronnés de grands succès dans le passé; et que c'est dû beaucoup à leurs efforts si le Canada est aujourd'hui la partie la plus connue de l'Empire britannique.

4. Vous verrez que dans toutes nos brochures de propagande nous mettons très en vue les agences du gouvernement et insistons sur l'importance, pour ceux qui désirent émigrer, de consulter les agents personnellement ou par lettre, avant de prendre une décision finale. De même dans nos annonces, l'agence du gouvernement est ce que nous mettons le plus en vue, et dans chaque bureau de poste du Royaume-Uni nous faisons distribuer des circulaires donnant des informations sur le Canada. Ainsi tous ceux qui désirent se renseigner sur le Canada, le peuvent faire auprès d'agents, qui par leur connaissance de notre pays et leur expérience, sont les mieux en mesure de donner tous les renseignements nécessaires. Il n'est pas nécessaire d'ajouter que l'on s'empresse partout de demander leurs avis et conseils, et que le nombre de lettres qu'ils reçoivent tous les ans, de même que les demandes de renseignements faites personnellement, augmentent continuellement. Le public considère naturellement les agents du gouvernement comme plus désintéressés dans leurs conseils que les agents de steamers ou de compagnies de chemins de fer.

ANNONCES.

5. Je parlerai plus loin de la question des annonces en général, mais je puis dire en passant qu'une annonce du gouvernement a été publiée au commencement de l'année dernière dans tous les principaux journaux des différents districts du Royaume-Uni, et durant les deux derniers mois, dans chaque journal convenable du Royaume-Uni, appelant l'attention du public sur les agences du gouvernement, sur les brochures officielles contenant des renseignements sur le Canada, sur les nombreux avantages que ce pays offre aux immigrants, et sur le fait que l'on peut obtenir des renseignements des agents, comme je l'ai déjà dit.

UTILITÉ DES AGENCES.

6. L'utilité des agencees a cependant, dans ces dernières années, beaucoup augmenté. On s'adresse aujourd'hui aux agents non seulement pour des fins d'émigration, mais aussi pour obtenir des renseignements commerciaux ; les journalistes, les littérateurs, et même des conférenciers y ont souvent recours ; il s'en suit que les demandes de renseignements augmentent à mesure que le Canada devient plus connu, et j'ai raison de croire que les services de vos agents sont beaucoup appréciés par le public.

7. Ces bureaux d'agences sont aussi visités de plus en plus tous les ans par des Canadiens en voyage d'affaires ou de plaisir, et l'on m'a souvent mentionné personnellement l'assistance que l'on a reçue de ces bureaux ; j'ai aussi vu le fait rapporté dans les journaux du Canada.

8. Maintenant que l'on s'occupe des affaires d'immigration d'une manière plus systématique, et, ce qui est également important, que l'on est disposé à dépenser plus d'argent pour annoncer les avantages du Canada et les attractions que ce pays offre aux colons, je n'hésite pas à croire que les services des agents seront plus appréciables pour le Canada dans l'avenir qu'ils l'ont été dans le passé, tant au point de vue de l'immigration que de l'extension des relations commerciales entre le Canada et l'Angleterre. Depuis quelques années nos agents se sont occupés considérablement de commerce, et nous voyons un résultat favorable à cet égard dans les rapports du commerce de 1891-92, dont je parle ailleurs.

La prospérité du Canada attire naturellement l'attention publique sur ses ressources commerciales et autres, et conséquemment nos agences ont de bons résultats tant au point de vue de l'extension de notre commerce qu'au point de vue de l'immigration.

SURVEILLANCE.

9. Les agences sont sous ma direction continuelle, sujette cependant à vos instructions ; je suis en correspondance continuelle avec les agents et j'ai des entrevues personnelles avec eux de temps à autre.

LE BUREAU DU HAUT-COMMISSAIRE ET L'ÉMIGRATION.

10. Outre les nombreux autres devoirs de mon bureau, il y a le département spécial de l'émigration, où se traite tout ce qui se rapporte à la politique du gouvernement à ce sujet soit en Angleterre ou sur le continent.

11. Je suis l'initiateur de la correspondance qui a amené l'étalage des cartes du Canada dans les écoles du Royaume-Uni, et l'usage de nos brochures d'émigration comme livres de lecture ; je m'occupe continuellement à découvrir les meilleurs moyens de faire connaître le Canada. Plusieurs milliers de lettres passent par ce département de l'immigration tous les ans, à part la correspondance des diverses agences, et nous donnons aussi verbalement beaucoup de renseignements. Je mentionne ces faits pour montrer que j'exerce une surveillance constante et complète sur toutes les agences et sur la propagande en faveur de l'émigration au Canada ; et que mon bureau a une part directe et importante dans ce travail.

NOMINATION DE NOUVEAUX AGENTS.

12. Les nouveaux agents que vous avez nommés en Ecosse, M. W. G. Stuart, d'Inverness, et M. P. Fleming, de Dundee, entreront en fonctions le 1er février prochain. Ils paraissent posséder des qualités exceptionnelles pour ces fonctions, et aideront, d'une manière utile, à l'agence déjà établie à Glasgow. Je suis en communication avec eux, faisant des arrangements pour utiliser leurs services jusqu'aux extrêmes limites, et je n'ai aucun doute que les connaissances et l'expérience dont ils feront usage dans l'accomplissement de leurs devoirs seront très utiles au Canada. Les mêmes remarques s'appliquent à la nomination de M. Ernest Wood, du Manitoba, qui s'établira à Birmingham, et dévouera son attention aux comtés de l'intérieur.

BIBLIOTHÈQUE ET CHAMBRE DE LECTURE.

13. La bibliothèque et chambre de lecture attachées à mon bureau sont principalement visitées par des Canadiens, par des personnes qui ont intention d'émigrer, par des journalistes, et par des littérateurs qui désirent grossir leur bagage de connaissances concernant nos ressources commerciales et autres. Nous avons une nombreuse collection de livres, statuts, documents officiels et sessionnels, de même que des ouvrages concernant l'histoire, la géographie et le progrès du Canada; nous avons aussi des Bottins et des livres de renseignements. Nous recevons aussi tous les principaux journaux, et je vois avec plaisir que ce département de mon bureau augmente en popularité tous les ans.

BON CHOIX D'ÉMIGRANTS.

14. Nous devons nous féliciter de la bonne qualité de l'émigration qui s'est dirigée vers le Canada depuis quelques années. Nous nous sommes bornés à encourager l'émigration de personnes ayant des capitaux à engager dans les différentes industries du Canada, des cultivateurs et autres personnes ayant des ressources et qui désiraient se consacrer à l'agriculture; des garçons de ferme et des servantes, et nos efforts ont eu, je crois, de bons résultats. Nous recevons tous les jours de nombreuses lettres d'artisans, de journaliers et hommes de peine, mais nous ne les encourageons pas à aller en Canada à moins qu'ils n'y aillent à la demande d'amis déjà rendus en ce pays, ou dans le cas où ils ont reçu des promesses d'engagements.

PAS D'ÉMIGRATION DE PAUVRES.

15. Je puis dire avec sureté qu'il n'émigre pas de pauvres du Royaume-Uni en Canada. Les ateliers des pauvres (*work houses*) n'ont pas la permission de faire de dépenses pour encourager aucune émigration quelconque sans la permission du *Local Government Board*, et ce département ne donne jamais son consentement à aucune dépense sans m'en soumettre tous les détails, en me demandant si je suis prêt à recommander les cas qui me sont soumis. A part certains cas exceptionnels, je refuse presque toujours mon consentement.

ÉMIGRATION DES ENFANTS.

16. L'émigration des enfants est en grande partie sous le contrôle officiel, principalement des ateliers de secours et autres institutions publiques. Le *Local Government Board* voit à ce qu'aucun enfant qui ne peut pas subir un examen médical satisfaisant, n'émigre, et l'on ne permet l'émigration des enfants que lorsque l'institution qui s'en charge a des asiles en Angleterre et en Canada, et que les enfants sont sous la conduite de quelque guide responsable pendant le voyage et pendant quelque temps après leur arrivée en Canada. A tout considérer, je crois que cette émigration est conduite d'une manière satisfaisante, tant par les ateliers de secours que par les institutions philanthropiques. Il arrive quelquefois que les enfants font de mauvais sujets, mais ce sont des cas exceptionnels. La meilleure garantie que nous pouvons avoir dans ces cas, c'est que si l'émigration ne réussit pas et donne pas des preuves des travaux accomplis, les personnes qui s'occupent de

cette émigration ne sont plus capables d'obtenir les fonds pour continuer leur œuvre; et il est impossible de cacher les cas où le contrôle et la surveillance n'ont pas été exercés.

ÉMIGRANTS POUR 1893.

17. On comprendra que dans ce qui précède j'ai parlé de l'émigration qui a eu lieu dans le cours de l'année dernière. Les demandes d'informations que j'ai reçues pour cette année, venant de personnes avec plus ou moins de capital, sont d'une nature satisfaisante et viennent de personnes qui seront une acquisition pour la partie du pays où elles décideront de s'établir.

DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS.

18. Vous prendrez intérêt, j'en suis sûr, à connaître ce qui a été fait durant l'année dernière pour attirer l'attention publique sur le Canada.

ANNONCES DANS LES JOURNAUX.

19. Premièrement nous avons publié, comme je l'ai dit précédemment, des annonces dans les principaux journaux, et je suis convaincu que c'est le moyen le plus pratique de faire connaître le Canada, et de provoquer une demande de renseignements. Nous suivons un système régulier pour nos annonces, et peu de personnes qui s'intéressent à l'émigration peuvent ne pas les voir. La meilleure preuve de l'efficacité de ce moyen c'est que notre correspondance est beaucoup plus volumineuse lorsque nous annonçons; nous recevons des centaines de lettres toutes les semaines, ainsi que de nombreuses demandes verbales. D'un autre côté, lorsque nous n'annonçons pas, la correspondance commence tout de suite à diminuer. La circulation de brochures et autres renseignements faite de cette façon porte beaucoup plus de fruits qu'une distribution sans discernement et en grandes quantités. On comprend facilement que si un millier de personnes écrivent pour avoir des renseignements sur le Canada, ces personnes liront les brochures et y prendront intérêt, tandis que nous pourrions disséminer des milliers de brochures sans atteindre même une centaine de personnes prenant quelque intérêt à la question d'émigration. La plupart des journaux dans lesquels nous publions nos annonces parlent aussi plus ou moins fréquemment des affaires canadiennes, comme vous pouvez le voir par les extraits que je vous envoie, non à cause des annonces que nous leur donnons, mais parce que le public porte plus d'intérêt généralement aux affaires du Canada.

CIRCULAIRES.

20. Par courtoisie de la part du directeur général des postes, nous avons affiché dans chacun des 25,000 bureaux de poste du Royaume-Uni, un circulaire contenant des informations sur le Canada, et nous recevons souvent de la part de personnes qui ont vu ces affiches des demandes de renseignements; les directeurs de poste ont instruction de conseiller à ces personnes de demander de nouvelles informations aux différentes agences. Le Canada doit beaucoup de reconnaissance au gouvernement de Sa Majesté et au directeur général des postes pour avoir permis l'affichage de les circulaires; nous avons là une nouvelle preuve de l'intérêt pris par les différents gouvernements d'Angleterre à faire connaître les avantages que le Canada et les autres colonies offrent aux émigrants anglais. Les autres circulaires que nous préparons pour distribution par tout le pays produiront aussi d'excellents résultats.

CONFÉRENCES ILLUSTRÉES.

21. Je me suis occupé à faire donner une série de conférences dans les districts ruraux du Royaume-Uni par des personnes qui connaissent le Canada et sont compétentes en la matière. Vous avez été assez bon de mettre à ma disposition un petit crédit pour cette fin, et je suis convaincu que le grand nombre de conférences, dont plusieurs gratuitement, ont produit de bons résultats. Les vues à la lanterne magique que votre prédécesseur m'a autorisé à me procurer, ont été très utiles. Nous en avons maintenant six séries en usage continuel, et il arrive si souvent qu'on me

demande à les emprunter que je serai obligé de vous demander d'acheter de nouvelles vues. Le nombre de ceux qui vont visiter le Canada augmente naturellement tous les ans, et plusieurs, à leur retour, se font un plaisir de communiquer à leurs voisins le résultat de leur voyage. La même remarque s'applique aux Canadiens qui consentent à donner des conférences afin d'attirer l'attention sur le Canada; de fait des centaines de conférences sont ainsi données chaque année. A chacune de ces conférences nous distribuons de nos brochures autant que la chose est possible.

Augmentées des vues à la lanterne magique, ces conférences sont un amusement très populaire dans les districts ruraux pendant les mois d'automne et d'hiver.

LES ÉCOLES.

22. Dans mon rapport de 1891, j'ai parlé d'une correspondance intéressante qui a été échangée avec un grand nombre d'instituteurs et institutrices dans le Royaume-Uni, en vue de donner au Canada et à ses ressources une place principale dans le cours des études des élèves. J'ai aussi cité des extraits de lettres montrant l'intérêt que les instituteurs, institutrices et élèves ont pris à cette étude. Subséquemment, le sujet a été spécialement traité dans le code d'instructions revisé, publié par le département d'Education, et on lira sans doute l'extrait suivant avec plaisir en Canada :—

"Pour obtenir la note "Bon" pour la géographie, les élèves dans la classe V et au dessus devront avoir tracé trois cartes, dont l'une, choisie par l'inspecteur, devra être tracée le jour même de l'inspection. Ces cartes, si ce sont des cartes d'Angleterre et d'Irlande, devront porter une échelle de milles, et si ce sont des cartes de pays plus étendus ou éloignés, les degrés de longitude et latitude devront y être tracés. L'étude de la géographie est quelquefois trop restreinte à la désignation de lieux sur les cartes, à la lecture par cœur de définitions, statistiques, ou listes de noms propres. De tels détails, s'il forment le fonds de l'instruction, sont très secs et manquent d'intérêt. La géographie bien enseignée, doit comprendre aussi une description des aspects physiques des pays, chercher à établir des rapprochements avec les noms de lieux, et les faits historiques, sociaux et industriels qui seuls rendent les noms de ces endroits dignes d'être rappelés. *Il est aussi spécialement désirable dans vos examens des classes VI et au-dessus, que l'attention des élèves soit attirée sur les colonies anglaises, leurs productions, leur gouvernement, leurs ressources, et les conditions climatériques et autres qui font de nos possessions éloignées des champs propices à l'émigration et à des entreprises honorables.* Afin que les conditions posées pour l'étude de la géographie dans les classes inférieures soient remplies, un globe et de bonnes cartes, du comté, de la paroisse ou du voisinage immédiat de l'endroit où l'école est située, devraient faire partie du matériel scolaire, et les élèves devront pouvoir donner les distances exactes entre des endroits qui leurs sont familiers et rapprochés. Il est utile de tracer le méridien sur le plancher de l'école, afin que les points du compas soient connus pour la position de l'école et de la carte géographique."

Non seulement nous voyons maintenant des centaines de cartes du Canada ornant les murs de différentes écoles, mais des milliers de nos brochures servent de livres de lecture aux élèves. Je suis maintenant en correspondance avec les autorités de 1,700 écoles, et le nombre augmente toutes les semaines. La plupart sont des écoles élémentaires, mais j'ai ouvert aussi une correspondance considérable avec des écoles supérieures, et je suis heureux de voir que l'institut colonial de la Reine a publié une circulaire attirant sur ce sujet important l'attention de ceux qui s'intéressent généralement à l'éducation. Dans mon opinion, on ne peut trop estimer pour l'empire l'importance de l'intérêt croissant que l'on porte dans les écoles aux colonies anglaises.

LES COMPAGNIES DE STEAMERS.

23. Vous connaissez combien les compagnies de steamers ont intérêt à promouvoir l'émigration. Dans chaque village et ville du Royaume-Uni ces compagnies ont des agents dont l'intérêt est d'obtenir des passagers pour leurs steamers. Les compagnies annoncent beaucoup, et font aussi connaître les avantages que le Canada offre aux colons; leurs agents sont toujours approvisionnés de brochures et circulaires,

non pas seulement celles préparées par les compagnies, mais encore des brochures du gouvernement, qu'ils distribuent aux personnes qui désirent émigrer afin de leur mettre sous les yeux les avantages et ressources qu'offre le Canada. Les agents reçoivent une commission sur les billets de passage de la part des compagnies de steamers et de chemins de fer, et c'est aussi leur avantage d'envoyer les émigrants s'établir sur les terres du Canada à cause du boni qu'ils retirent par chaque colon qui s'établit. Le Canada a intérêt à ce que ces agents stimulent l'émigration vers le Canada, et nous avons toujours cet objet en vue dans l'exécution de notre politique d'émigration. Les compagnies de steamers ont des inspecteurs qui visitent leurs agents périodiquement afin de connaître ceux qui s'acquittent bien de leurs devoirs; elles envoient aussi des conférenciers afin d'aider leurs agents à obtenir des passagers. Je suis en communication suivie avec les compagnies de steamers et j'en reçois une coopération très active.

AGENTS PROVINCIAUX.

24. Les agents des différents gouvernements provinciaux en Angleterre se sont aussi occupés activement à faire valoir les avantages des provinces qu'ils représentent, et je suis sur qu'ils font d'excellent ouvrage.

AGENTS DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE CANADIEN ET AUTRES CHEMINS DE FER.

25. Les officiers de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sont aussi très actifs dans leur propagande en faveur de l'émigration au Canada. Ils annoncent beaucoup et distribuent une grande quantité de brochures et circulaires; la nouvelle méthode qu'ils ont introduit d'exposer dans les districts ruraux un char exposition des produits agricoles du Canada, accompagné de distribution de brochures, a eu du succès. J'ai confiance qu'ils pourront étendre le champ de leurs opérations à ce sujet, et vous verrez les vues que j'exprime à cet égard dans la correspondance qui a eu lieu. Le Grand-Tronc et autres compagnies de chemins de fer dévouent aussi plus ou moins d'attention à l'émigration.

SOCIÉTÉS PHILANTHROPIQUES.

26. Plusieurs sociétés philanthropiques s'occupent aussi d'accorder de l'aide à des personnes dignes qui désirent émigrer au Canada. Je suis en communication suivie avec ces sociétés, et je suis convaincu qu'elles exercent un discernement judicieux dans le choix des personnes auxquelles elles viennent en aide.

A mon opinion elles soumettent souvent les cas douteux, et je n'ai pas besoin de dire que j'ai bien soin de leur conseiller de n'aider que ceux qui sont en position de réussir comme colons. Le fait que ces sociétés continuent à être aidées par le public est la meilleure preuve du succès qui suit leur œuvre, et l'obligation que ces sociétés imposent aux émigrants qu'elles aident, de fournir au moins une partie des dépenses, leur assure une bonne classe d'émigrants. La plupart de ces sociétés continuent à correspondre avec les émigrants qu'elles aident, et elles publient de temps à autre des séries de lettres très intéressantes pour ceux qui songent à aller s'établir en Canada. Ces lettres sont mises à ma disposition, et la circulation que je leur fais donner produit de bons résultats.

SOCIÉTÉ POUR L'AVANCEMENT DE LA SCIENCE CHRÉTIENNE.

27. Dans des circonstances précédentes j'ai parlé du travail excellent au point de vue de l'émigration que fait le comité de la Société pour l'Avancement de la Science Chrétienne, sous le patronage de Sa Grâce, l'archevêque de Canterbury. Ce comité est en communication avec le clergé en Angleterre, auquel l'on fournit toute la littérature nécessaire pour distribution, et aussi des conférenciers sur le Canada, si l'on en demande. Ce comité envoie tous les ans des groupes d'émigrants sous la direction de membres du clergé connaissant le Canada, et il s'en suit que notre pays gagne de cette façon de très bons émigrants. Le secrétaire organisateur, le révérend John Bridger, dont la promotion récente à une position importante réjouit beaucoup ses nombreux amis, dévoue encore à la cause son temps précieux et son expérience pour l'avantage du Canada et ceux qui vont s'y établir.

DISTRIBUTION DES BROCHURES.

28. Les brochures que nous avons distribuées pendant l'année sont le manuel des renseignements officiels et le rapport des premiers locataires qui ont visité le Canada en 1890. Il est impossible de trop évaluer les bons résultats que ces rapports ont produits. Ces rapports ont été écrits par des cultivateurs bien connus chacun dans leurs districts, et comme ils ont été répandus dans les districts mêmes de leurs auteurs on les a reçus et lus avec beaucoup d'intérêt. Une brochure a été envoyée à chaque fermier, jardinier et forgeron dans le Royaume-Uni, de même qu'aux instituteurs, aux avocats et aux membres du clergé, et comme un très petit nombre nous a été renvoyé, il est certain que la plupart des personnes auxquelles nous les avons adressées les ont reçues. Les délégués, vu la publicité, donnée à leurs rapports, ont reçu beaucoup de demandes de renseignements de la part de personnes désirant émigrer, et je suis heureux de pouvoir dire qu'ils continuent à porter intérêt au Canada et nous donnent une coopération très utile. Nous avons distribué en outre une brochure plus petite donnant des informations générales aux émigrants, et, à part cela nous imprimons de temps à autre et distribuons des rapports intéressants et des lettres venant de personnes qui visitent le Canada ; ces rapports et lettres font porter beaucoup d'intérêt au Canada.

RAPPORT DE M. THOMAS DAVEY.

29. Le rapport de M. Thomas Davey, le délégué qui a visité les provinces maritimes en 1891, a été publié en brochure, en même temps que d'autres renseignements touchant les provinces maritimes. Des primeurs de la brochure ont circulé parmi la presse et ont été l'objet de beaucoup de commentaires, comme vous pourrez le voir par les nombreux extraits que je vous envoie. Vu l'attention dont cette brochure a été l'objet, et vu les autres moyens pris pour la disséminer, l'édition de dix milles est presque épuisée, et je n'hésite pas à dire que nous aurions pu en distribuer un plus grand nombre avec avantage. Je n'ai aucun doute que cette brochure et l'attention qu'elle a reçue seront un sujet de satisfaction pour les provinces maritimes, et y feront diriger un courant d'émigration désirable.

LETTRES DES DÉLÉGUÉS DES FERMIERS LOCATAIRES.

J'ai reçu récemment de certains délégués les lettres suivantes, au sujet des lettres qu'ils ont reçues sur des questions d'émigration pendant l'année, et leurs vues quant à la probabilité d'une augmentation dans le courant d'émigration vers le Canada dans un avenir prochain :

Le lieutenant-colonel STEVENSON, de Knockbrach, Goshaden, Londonderry, dit : J'ai l'honneur de vous faire rapport que l'année dernière j'ai reçu de nombreuses lettres de personnes qui, d'après mes avis, sont allées s'établir en Canada, tant hommes que femmes. Quelques-uns de mes correspondants sont rendus en Canada depuis les premiers mois de 1891, et ceux qui se sont dévoués à l'agriculture m'écrivent "qu'ils sont confortablement établis et avec toute apparence de succès." Ils me disent qu'ils aiment le pays, et qu'ils ne souffrent pas autant qu'ils l'avaient craint de la sévérité de l'hiver canadien. Tous, sans exception, disent qu'ils ont eu de bonnes récoltes, que leurs animaux se portent bien, mais ils se plaignent du bas prix des grains pendant ces derniers mois. Ils conviennent cependant que leur condition présente, et les apparences pour l'avenir sont beaucoup meilleures que ce qu'ils auraient pu désirer s'ils étaient demeurés de ce côté-ci de l'Atlantique. Plusieurs de ceux qui sont partis dans le printemps et de bonne heure dans l'été de 1892 m'ont écrit qu'ils aiment beaucoup le pays. Quelques-uns ont pris des homesteads, d'autres se sont engagés à salaire, et quelques-unes des lettres les plus encourageantes me viennent de jeunes gens et jeunes filles qui se sont établis à la Colombie anglaise. Ils disent tous qu'ils font beaucoup d'argent. Jusqu'à présent je n'ai trouvé qu'un cas d'une famille qui a passé aux Etats-Unis, et cette circonstance s'explique par le fait que d'autres membres de cette famille résidaient depuis quelques années dans les Etats.

J'espère voir l'émigration d'Irlande augmenter beaucoup cette année ; tout ce qu'il faut, c'est de faire connaître les avantages de notre pays. A ce sujet je suggérerais que des cultivateurs canadiens pratiques qui de temps en temps peuvent visiter ce pays, donnent des conférences sur le Canada et le résultat de leur expérience.

M. J. T. Wood, 3 Cook Street, Liverpool, dit :—

En réponse à votre demande au sujet de l'émigration au Canada, je dois dire que je reçois continuellement et de toutes les parties du Royaume des lettres me demandant mon avis.

" Il n'y a aucun doute que la circulation de nos rapports et spécialement dans les écoles d'Angleterre et du pays de Galles, a produit parmi notre population une connaissance du Canada plus étendue que jamais.

" Je suggérerais qu'à la suite de la distribution de nos rapports dans les écoles vos agents s'occupassent d'obtenir les adresses de clubs de village, vu qu'il y a sans aucun doute, à l'époque actuelle, beaucoup de personnes qui souffrent de la crise agricole, et qui désirent obtenir toutes les informations possibles au sujet de nos colonies.

" C'est avec un plaisir sincère que j'ai vu la nomination de l'honorable T. M. Daly à la position importante de ministre de l'intérieur, et je m'attends de sa part à une politique énergique qui aidera beaucoup matériellement tous ceux qui s'occupent d'envoyer des colons désirables au Canada. Je réponds par cette malle à des demandes qui me viennent de Nothingham et du Nord du pays de Galles, et je continuerai à vous aider dans votre œuvre considérable."

M. Hutchinson, de Brougham Castle, Penrith, dit :—

" Votre lettre du 29 du mois dernier est reçue. En réponse, j'ai à dire que depuis ma lettre écrite il y a douze mois passés, ma correspondance en rapport avec ma visite au Canada a presque pris fin. J'ai été beaucoup surpris du grand nombre de lettres que j'ai reçues de personnes qui ont des parents dans différentes parties du Canada dont ils n'ont plus de nouvelles, lettres dans lesquelles on me demandait si j'avais rencontré ces personnes. Dans trois circonstances j'ai pu répondre que j'avais rencontré ces personnes en Canada, dont deux avaient bien réussi ; ces renseignements ont eu une plus grande influence que tout ce que j'aurais pu dire au sujet d'étrangers. Ces connaissances ont pu ainsi renouer leur correspondance, avec le résultat que deux émigrants appartenant à la classe dont le Canada a besoin y sont allés en mars dernier.

M. John Speir, de Newton Farm, Newton, dit :—

" Vos deux lettres du 29 et du 30 courant sont reçues et je vous en remercie beaucoup.

Autrefois ceux qui me demandaient des renseignements sur le Canada n'étaient pas des cultivateurs et n'avaient aucune intention de se faire colons ; depuis l'année dernière c'est tout le contraire. En conséquence de la grande production de grain dans le Nord-Ouest, il est difficile de prédire quel sera l'effet sur les émigrants des prix extrêmement bas du grain pendant ces derniers mois.

" La restriction que les Etats-Unis ont imposée au sujet des émigrants d'entrepont bénéficiera sans aucun doute au Canada. J'apprends avec regret que notre gouvernement ne donnera pas suite au projet d'envoyer des familles de Highlanders de l'ouest à la Colombie-Britannique. C'est bien malheureux, car bien que la conduite de ceux qui ont été envoyés dans les commencements ait été loin de me plaire, j'avais espérance que l'on ferait un meilleur choix à l'avenir, et je crois que si les viellards ne sont pas propres à faire de bons colons, les jeunes le seront certainement.

M. H. Simmons, de Bearwood Farm, Workingham, dit:—

En réponse à votre lettre en date d'hier, je veux vous donner le résumé succinct suivant de mes démarches concernant l'émigration durant l'année dernière.

"J'ai reçu, de toutes parts, même de la Californie, des lettres me demandant des renseignements concernant la vie en Canada, et plusieurs personnes, en conséquence de ce que je leur ai répondu, y sont allé tenter fortune. De tous ceux qui sont allés en Canada, d'après mes conseils, je n'ai reçu depuis deux ans que des bonnes nouvelles, à l'exception d'une venant d'un homme qui n'a jamais voulu travailler lorsqu'il était ici, et qui sans doute se conduit de même en Canada. Les nouvelles que je reçois se résument à dire que ceux qui veulent travailler peuvent vivre d'une façon heureuse et confortable.

"Un de mes anciens élèves qui s'est établi à Mennedosa, Manitoba, lors de ma visite au Canada, est revenu en Angleterre en juillet dernier, et s'est marié avec une de mes filles; il est reparti pour le Canada avec sa femme dans le mois de mars. Nous recevons des lettres d'eux tous les quinze jours, et ma fille dit qu'elle aime beaucoup le pays et le genre de vie du Canada. Dans ses dernières lettres, elle nous fait une description très intéressante de leurs promenades en traîneau, du battage du blé, de la boucherie pour l'hiver; ces lettres font le tour de nos voisins, qui y trouvent beaucoup d'amusement. La vie paraît brillante et heureuse à ma fille au Canada, et elle paraît s'être fait un nombreux cercle d'amis dans sa nouvelle patrie. Son mari a acheté de la terre et s'est construit une maison assez vaste et confortable, et à tout prendre ma fille préfère la vie au Canada à celle qu'elle menait ici, bien qu'elle fut passablement libre de ses actions.

"Si la dépression continue dans le prix des produits agricoles, il faut que les cultivateurs anglais et leurs fils émigrent; ils ne peuvent plus vivre ici, et le Canada est le pays qui paraît avoir la préférence. Mais il est à craindre que ces bas prix affectent aussi le cultivateur canadien qui ne trouve plus de profit à envoyer son blé ici.

"L'avenir s'annonce sous un jour sombre pour l'agriculture en ce moment, et je ne vois pas quel remède on peut apporter à la situation. Nous souffrons d'un surplus de production en même temps que des hivers très défavorables, et le temps seulement peut nous apporter le remède. J'ai peu de foi dans la législation. Toutes les lois que l'on fait finissent toujours par être fatales au cultivateur, quelque désirables qu'elles paraissent lorsqu'on les adopte.

M. W. Scotson, de Rose Lane, Mossley Hill, près de Liverpool, dit:—

"Veuillez dire, s'il vous plaît, au haut-commissaire, sir Charles Tupper, que je lui suis très obligé pour la demande qu'il fait de ma correspondance et de mon opinion quant à l'avenir de l'émigration au Canada.

"Je puis dire qu'il s'écoule à peine un mois sans que je recoive des lettres et remerciements pour mon rapport, que tous, invariablement, disent avoir lu avec intérêt et plaisir. Le but de ces lettres, généralement, est de me demander des renseignements supplémentaires sur le Canada, où, dit-on, l'on a intention d'aller s'établir. La semaine dernière j'ai reçu une lettre de ce genre d'un habitant de Blackburn, Lancashire. Tout cela prouve que la visite des délégués a éveillé l'attention et fait comprendre qu'il y a dans l'une ou dans l'autre des provinces du Canada un champ vaste et fertile pour l'émigration.

"Il est dificile de dire pour le présent quel effet le bas prix des grains, causé surtout par la dépression générale en Angleterre, aura sur l'avenir de l'émigration en Canada; mais l'effet ne peut être que de l'augmenter. La dépression actuelle en Angleterre, toute désagréable qu'elle soit, a cependant un bon côté, celui de réduire le coût de la vie pour le public anglais en général. Il est aussi très difficile de prévoir quel effet aura ce froid sévère sur la récolte de 1893, mais espérons qu'elle sera meilleure que celle de 1892, qui est la pire que nous ayons euc de mémoire d'homme en Angleterre.

M. Edwards, de Brandon House, Rhyl, dit :—

Douze mois se sont écoulés depuis que j'ai eu l'avantage de vous soumettre mes vues sur la crise agricole actuelle et son effet probable sur l'émigration.

" Nul doute que l'année 1892 a été pour le cultivateur anglais la plus désastreuse du siècle actuel, et je crains beaucoup que la crise ne soit pas finie.

" Il est manifeste pour quiconque veut observer que les ressources du cultivateur en ce pays sont presque épuisées. Il n'a plus de capital, et on lui demande toujours autant. La condition de sa ferme décline, et il n'a pas les moyens d'y remédier ; il n'a plus de crédit à la banque, et pas d'autre porte de salut.

" Derrière ce sombre tableau se meuvent les ombres de ceux qui dépendent du succès du cultivateur, et qui conséquemment doivent souffrir de ses revers.

" L'ouvrier qui l'aidait à cultiver la terre a quitté la campagne pour les grandes villes et les mines, où il vit sur le salaire de une, deux ou trois journées par semaine ; et ses fils de même. Ses filles quittent la maison découragées et s'engagent comme servantes.

" La seule consolation qui reste c'est qu'ils peuvent gagner leur pain à la sueur de leur front." Mais on ne peut pas en dire autant de ceux qui dépendent du cultivateur ; le landlord et sa famille, et, malheureusement, dans le pays de Galles, (c'est la grande majorité des cas) les créanciers hypothécaires et ceux qui en dépendent ; ces créanciers n'ayant que des revenus limités, ne peuvent pas en supporter une diminution.

" Nous en trouvons d'autres, qui par ignorance ou indifférence, refusent à leurs locataires une aide qu'ils pourraient facilement leur accorder.

" Outre cela il s'accumule constamment dans les banques des emprunts portant intérêt, et qui devront être payés un jour ou l'autre."

Aux personnes non initiées ces déclarations peuvent apparaître comme des fantômes, mais pour moi qui connaît à fond la vie de notre pays de Galles, c'est la réalité pure, que le cultivateur pourra supporter seul pendant quelque temps, mais dont la conséquence inévitable devra retomber sur tout le monde. Et le plus tôt on comprendra la situation le mieux ce sera, mais on ne paraît pas la comprendre aujourd'hui.

" Mon but en parlant ainsi de la situation agricole, est de montrer que l'émigration est le seul remède qui reste à nos cultivateurs pour sauver une partie de leur capital. J'espère aussi que ces remarques pourront dans une certaine mesure vous être d'une petite aide dans vos efforts louables pour former une fédération entre nos colonies, et aussi tenir constamment, d'une façon ou d'une autre, l'attention du public portée sur le Canada.

" De cette façon nous pourrons peut-être réussir à persuader nos cultivateurs à devenir propriétaires des riches prairies du Canada, au lieu de permettre qu'elles soient usurpées—je ne puis employer d'autre expression—par les autres nations de l'Europe.

" J'ai souvent exprimé l'opinion, dans mes discours et autrement, qu'il ne peut y avoir de meilleurs colons du Nord-Ouest canadien que notre paysan de Galles, si l'on pouvait seulement le persuader d'y aller ; leur manque de capital serait plus que compensé par leur frugalité et leur indomptable énergie.

M. A. Daniel, de Court Farm, Brantham, Sulfolk, dit :—

" En réponse à votre lettre me demandant mon opinion concernant le Canada, je dois vous dire, que vu la grande dépression dont souffre l'agriculture dans notre pays, spécialement dans les districts à terre forte où l'on cultive le blé, en vue du bas prix ruineux auquel se vend le blé, unis aux fardeaux onéreux qui pèsent sur la terre et à l'augmentation ruineuse du salaire des ouvriers de ferme, l'émigration s'annonce sous un jour favorable ; et comme je vois que les Etats-Unis vont probablement mettre des restrictions onéreuses sur les émigrants dans leur pays, le Canada devrait recevoir cette année beaucoup d'émigrants. Ceux qui émigreront des comtés de l'est seront, dans mon opinion, des fermiers locataires ; ceux qui ressentent beau-

coup les effets de la dépression, et ceux qui, présentement, font, comme ouvriers de ferme, deux fois plus de travail qu'autrefois. Je ne crois pas, cependant, que les derniers songent à émigrer maintenant, car ils ne ressentent pas encore les effets de la dépression, et ne les ressentiront pas tant qu'une grande quantité de terre n'aura pas été en prairie; on commencera dès cette année à transformer une grande quantité de terrains en terre à foin.

ANNONCES AUX FOIRES.

Des arrangements spéciaux ont été faits, dans le cours de l'année dernière, afin de faire distribuer des brochures dans les différentes foires en Ecosse; cette distribution devait se faire sous la direction de personnes en mesure de donner des renseignements à ceux qui en désireraient. Il assiste toujours à ces foires un grand nombre de cultivateurs, d'ouvriers de ferme, et de servantes. La dépense encourue est petite en comparaison des avantages qui en dérivent, et je suis heureux de dire que j'ai pu effectuer un arrangement semblable en Angleterre et dans le pays de Galles; je suis sûr que nous en retirerons d'aussi grands avantages qu'en Ecosse.

EXPOSITION ROYALE D'AGRICULTURE.

32. Comme dans les années précédentes nous avons exposé des produits canadiens à l'exposition de la Société d'Agriculture Royale, la grande réunion annuelle des agriculteurs. Les visiteurs se sont beaucoup intéressés à notre exposition, qui était sous la direction de M. Dyke; ce dernier en parle dans son rapport. J'ai visité l'exposition en compagnie du ministre de la marine et des pêcheries, et je puis témoigner personnellement de l'attention que le public a portée à l'exposition des produits canadiens. On a fait distribuer une grande quantité de brochures sur le Canada, et M. Dyke a donné personnellement de nombreux renseignements aux visiteurs sur les ressources agricoles et autres du Canada.

ARTICLES DE JOURNAUX.

33. Les journaux ont parlé du Canada plus que d'habitude dans le cours de l'année dernière. Les visiteurs, dont le nombre augmente toujours, prennent plaisir à faire part au public dans les journaux et revues de ce qu'ils ont appris en Canada; et je vois avec plaisir que des colons heureux, partis du Royaume-Uni et du continent, font connaître leurs succès par cette voie beaucoup plus souvent qu'autrefois. De cette manière ils rendent un service important au Canada et aussi aux personnes qui songent à émigrer, car ces correspondances sont pleines généralement de renseignements pratiques et utiles à ceux qui cherchent une nouvelle patrie. Ces lettres doivent aussi provoquer beaucoup de correspondances entre ceux qui désirent émigrer et ceux qui sont déjà établis en Canada, ce qui ne peut manquer de favoriser l'émigration. J'espère que l'intérêt du public pour cette question continuera à augmenter, et que les colons établis en Canada continueront à adresser des lettres aux journaux, donnant des renseignements sur les endroits qu'ils habitent.

LETTRES D'ENNEMIS.

34. Il se publie naturellement de temps à autre dans les journaux des lettres qui ne nous aident pas, celles venant de personnes qui n'ont pas réussi; mais ces lettres sont généralement anonymes, et portent souvent le cachet d'un motif intéressé, qui, je regrette de le dire, se rapporte souvent à la politique. Ainsi il a paru récemment, dans des journaux de Montréal, des lettres portant différents noms de plume tels que "A British Merchant," "A British Canadian," "An Old Liverpool resident," "Anglo-Canadian," "A Lancashire man." Ces lettres se ressemblent toutes beaucoup, et nul doute sont écrites par la même personne. L'auteur de ces lettres, qui, je crois, est un agent à commission à Montréal, parce qu'il désapprouve le tarif canadien, est allé jusqu'à conseiller au public, dans des journaux à grande circulation, de ne pas engager de capitaux dans des entreprises canadiennes, et fait une peinture très défavorable et peu encourageante de l'état de la population et du pays.

35. Je pourrais noter en particulier d'autres lettres qui ont paru de temps à autre, mais la chose en vaut peu la peine, vu qu'elles ont déjà été notées par la presse canadienne et en parlement. Il n'y a rien d'extraordinaire qu'il y ait des différences d'opinion à propos de la politique du gouvernement actuel, mais faire usage d'une controverse de ce genre pour amoindrir le Canada aux yeux des autres pays, retarder son progrès et son développement, arrêter l'immigration dont le pays a besoin, et pour lequel il est admirablement adapté, est un procédé qui, dans mon opinion, ne peut pas être trop fortement condamné.

L'AVENIR.

36. Je crois que pour l'avenir, les apparences d'émigration au Canada sont plus brillantes qu'elles l'ont été depuis plusieurs années. Non seulement les avantages du Canada deviennent mieux connus, mais les bonnes récoltes des deux dernières années font un grand contraste avec les mauvaises récoltes en Angleterre. Comme vous l'avez pu voir par la presse, la position de l'agriculture en ce pays est très peu satisfaisante en ce moment, et subit une crise. Les récoltes de foin et céréales ont été très moyennes, le prix du blé n'a jamais été si bas, et la même remarque s'applique aux bestiaux. Ces circonstances malheureuses, ajoutées à d'autres désavantages dont souffre ici l'agriculture, causent beaucoup d'agitation, et ne peuvent manquer d'engager un bon nombre d'agriculteurs à émigrer en Canada.

EFFETS DE LA POLITIQUE DES ÉTATS-UNIS.

37. Les restrictions que les Etats-Unis veulent mettre à l'immigration, et le mécontentement créé par le tarif McKinley, devront porter davantage l'attention sur les ressources du Canada, et augmenter l'activité des agents de paquebots transatlantiques. Il vous faudra surveiller de très près, comme nous l'avons toujours fait, quelle sorte d'émigrants vont au Canada, afin que nous ne recevions pas en trop grand nombre des classes d'émigrants pour lesquelles il n'y a qu'une demande limitée.

QUESTIONS AU SUJET DES VIEILLES PROVINCES.

38. J'ai pris une peine spéciale pendant les premiers mois, comme je l'ai déjà expliqué, à faire connaître aux cultivateurs, ouvriers de ferme et servantes, les avantages qu'offre le Canada. Les terres gratuites sont naturellement très attrayantes, et le boni offert à ceux qui s'établissent sur des terres dans les provinces de l'ouest ont été le sujet de plusieurs lettres. L'attention a aussi été attirée sur les avantages offerts dans les vieilles provinces aux personnes ayant des capitaux, et sur les terres améliorées que l'on peut obtenir à des conditions favorables dans ces provinces du Canada. Bien que la masse des lettres que nous recevons se rapporte principalement aux provinces de l'ouest, nous constatons une augmentation considérable dans les demandes de renseignements au sujet des provinces de l'est, comme résultat de mes efforts dans cette direction.

SERVANTES.

39. Je constate avec satisfaction que vous avez fait un arrangement limité par lequel l'émigration des servantes au Canada peut être aidée, et j'espère que cet arrangement sera étendu. Les servantes sont en grande demande dans plusieurs parties du Canada, et elles ne sont pas aussi nombreuses en ce pays qu'elles y étaient autrefois, vu que les jeunes filles trouvent maintenant à s'employer dans d'autres occupations. Bien que les gages soient élevés en Canada, ils le sont encore plus dans d'autres colonies qui offrent aussi de payer une partie des passages, et quelques-unes même des passages gratuits, aux personnes qui veulent s'engager comme servantes. Il est nécessaire en conséquence d'offrir certains avantages afin de diriger cette émigration vers le Canada.

BONS ÉMIGRANTS TROP PAUVRES POUR ÉMIGRER.

40. Nous recevons souvent des lettres de personnes qui feraient d'excellents colons, mais qui sont incapables d'émigrer faute d'argent. Il est difficile de voir

quel remède apporter à cet état de choses, à moins que des fonds soient fournis soit par l'Etat ou par le public, afin d'aider au surplus de population à émigrer dans les colonies, et soulager ainsi l'encombrement des grands centres de population. La difficulté est résolue jusqu'à un certain point par des sociétés d'un caractère plus ou moins philantropique, mais ces sociétés ne peuvent toucher qu'un point d'un problème à dimensions aussi vastes que celles que j'ai mentionnées.

COLONS ESGAGEANT DES AMIS À ÉMIGRER.

41. Les personnes déjà établies en Canada peuvent être d'un grand secours en engageant leurs parents et leurs amis à aller les trouver, et, dans mon opinion, il est désirable d'offrir quelques avantages à un mouvement de ce genre. Dans l'ouest des Etats-Unis des banques et corporations financières ont trouvé avantageux d'avancer à des colons, sur telles garanties qu'ils pouvaient offrir, des sommes suffisantes pour payer le passage de leurs amis, et d'après les informations que j'ai, l'essai a été satisfaisant. Je ne vois pas bien comment le gouvernement pourrait bien toucher à cette question; mais si l'on offrait certains encouragements ou avantages à des individus ou institutions tels que j'ai mentionnés, ceux-ci prendraient peut-être une part plus active à l'immigration qu'ils l'ont fait jusqu'à présent, et un arrangement de ce genre pourra peut-être s'allier au plan de boni déjà en opération. J'ai déjà écrit à votre département au sujet de cette question qui, j'en suis sûr, reçoit une sérieuse considération.

ÉLÈVES DE FERME.

42. Le système d'élèves de ferme continue à prospérer dans ce pays, malgré qu'il ait été souvent dénoncé par la presse anglaise et canadienne. Bien qu'il n'y ait rien peut-être pour empêcher les individus ou associations qui s'occupent de cette affaire de remplir leurs obligations, il peut cependant se glisser de graves abus, et l'on m'a signalé souvent des cas de misère et de difficultés. Ce système conduit souvent à envoyer en Canada des jeunes gens et garçons impropres à notre vie, et les mauvais résultats de leur tentative de même que les rapports qui en circulent, font beaucoup de tort au mouvement général d'émigration. D'un autre côté, grâce aux agents du gouvernement ces jeunes gens qui vont au Canada à une saison propice, ne devraient avoir aucune difficulté à trouver de l'ouvrage sur les fermes, vu qu'ils consentent généralement à donner leur travail en retour de leur nourriture et logement jusqu'à ce qu'ils aient obtenu l'expérience nécessaire pour leur permettre de demander les gages ordinaires ou s'établir à leur compte. En conséquence de représentations faites par diverses personnes au bureau d'information pour les emprunts, bureau qui fait beaucoup pour disséminer les renseignements concernant les colonies et est placé sous le contrôle du bureau colonial, on a publié, après me l'avoir soumis, l'avis qui va suivre. Bien que cet avis puisse être le sujet de quelques critiques en Canada, je n'ai aucun doute qu'il sera généralement approuvé:—

"Le système ci-annoncé de payer des primes en ce pays pour obtenir une instruction concernant l'agriculture en Canada est sujet à de graves abus, et est considéré comme inutile par le gouvernement canadien. Les jeunes gens qui vont au Canada pour apprendre l'agriculture sont fortement conseillés de ne payer aucun honoraire de ce genre à des agences privées, mais de s'adresser au haut-commissaire pour le Canada, 17, rue Victoria, Londres, S.W., duquel on pourra obtenir tous les renseignements désirables, ou de son premier commis.

LES CROFTERS.

43. Il n'y aura pas d'émigration de crofters le printemps prochain, en vertu du plan préparé par le bureau de colonisation. Le parlement impérial a voté £7,500 pour cette fin, à la dernière session, et l'intention était d'envoyer trente familles en 1893, et vingt familles en 1894 L'argent avait été voté d'avance afin de permettre au bureau de préparer quelques terres pour les familles en question, afin d'éviter les difficultés que l'on avait rencontrées précédemment dans des cas de ce genre. Des instructions et les fonds nécessaires furent envoyés en Canada en mai dernier, mais vu certaines circonstances que vous connaissez, on a éprouvé certaines

difficultés à obtenir la réserve du terrain nécessaire, et les préparatifs désirés par le bureau n'ont pas été faits. En conséquence, et vu aussi que peu de demandes sont venues des districts encombrés, le secrétaire pour l'Ecosse a décidé qu'il ne pouvait accepter la responsabilité d'agir le printemps prochain. Je regrette cette décision, qui était peut-être inévitable dans les circonstances, parce que je considère l'établissement des crofters comme une expérience importante devant produire, si elle réussit, une colonisation plus considérable sur une base convenable et satisfaisante.

ÉMIGRANTS EUROPÉENS.

44. Vous êtes si bien au fait des demandes qui sont faites concernant l'émigration du continent au Canada, que je n'ai pas besoin d'entrer dans aucuns détails sur le sujet, et il n'est peut-être pas désirable que je le fasse. Il est certain cependant que le nombre d'émigrants du continent allant au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest augmente tous les jours. Ces émigrants font de très bons colons, comme les nombreux établissements dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest le prouvent, et je suis convaincu que les avantages que le Canada leur donne auront pour effet d'augmenter considérablement le mouvement. Vous pouvez être certain que je donne à cette question une attention continuelle. J'ai saisi l'occasion, l'été dernier, de me renseigner personnellement en Scandinavie, lorsque j'ai été soudainement empêché par les règlements de quarantaine, de passer de Suède en Russie. J'ai vu clairement que le Canada est maintenant beaucoup mieux connu en Norvège, en Suède et dans le Danemark, de même que dans les autres contrées du continent et le fait qu'un si grand nombre de personnes prennent maintenant intérêt au Canada et font connaître ses ressources, est une preuve de la valeur du travail effectif que nous avons fait sans bruit depuis quelques années.

L'INSTITUT IMPÉRIAL.

45. Je désire profiter de la publicité que recevra ce rapport pour attirer l'attention des provinces sur la nécessité de ne négliger aucun effort afin de faire une exposition adéquate de leurs produits et ressources à l'Institut impérial que la reine ouvrira de bonne heure en mai prochain. Cet institut a été établi pour commémorer le jubilé de Sa Majesté, et son objet principal sera de promouvoir une union plus intime de la mère-patrie avec ses colonies, le développement des ressources des extrémités de l'empire, et l'extension de son commerce. Le prince de Galles est le président de cet institut, et le comité de direction renferme des représentants nommés par toutes les provinces du Canada. Une galerie spacieuse a été réservée aux exposants canadiens, l'espace étant divisé entre les différentes provinces. Les représentants canadiens ont formé un comité et nommé un conservateur (M. H. Watson, autrefois de Montréal), et un assistant conservateur (M. F. Plumb, autrefois de Toronto) pour gérer la section. La contribution requise de chaque province pour les premières dépenses est petite, et les dépenses annuelles subséquentes se montent à peu de choses. L'institut aura une valeur non pas simplement comme moyen d'éducation et d'encouragement pour l'immigration, mais aussi comme stimulant pour le commerce. J'espère, en conséquence, que les provinces donneront à ce projet un intérêt actif, fourniront les fonds requis, et ce qui est également important, prendront les arrangements nécessaires pour l'envoi d'articles propres à donner une bonne idée des produits agricoles et fabriqués, comme des immenses ressources du Canada.

LE VOLUME DE L'ÉMIGRATION LIMITÉ.

46. Pour terminer, je désire répéter ce que j'ai dit déjà, à savoir, que le volume d'émigration réelle du Royaume-Uni n'est pas aussi fort qu'on le suppose, et que nous ne pouvons nous adresser qu'à un cercle comparativement limité. Ceux qui ont quelques capitaux, et même des cultivateurs possédant quelques ressources, ne quittent pas en grand nombre le lieu de leur naissance ; mais je suis convaincu que ceux qui désirent se donner une nouvelle patrie ne peuvent faire mieux que d'aller au Canada, où ils seront les bienvenus. Il y a une grande demande pour les ouvriers de ferme en Canada, mais ces ouvriers ne sont pas si nombreux en Angleterre qu'au-

trefois, l'usage d'instruments aratoires et les attractions de la ville ayant causé une dépopulation des campagnes ; et dans le cas des servantes auxquelles le Canada offre de si nombreux avantages, l'offre dans le Royaume-Uni en excède bien peu la demande, à cause de la tendance des jeunes filles, depuis quelques années, à prendre d'autres emplois que le service domestique. L'émigration des artisans, journaliers et manœuvres doit être surveillée avec beaucoup de soin, vu qu'il serait difficile pour le Canada d'absorber un grand nombre d'émigrants de cette catégorie ; et tout surplus d'émigration pourrait causer des troubles et des difficultés dont le Canada a été comparativement exempt jusqu'à ce jour. Toutes ces considérations, cependant, font voir la grande utilité d'une administration active et systématique du mouvement d'émigration, et montrent que nous ne devons pas borner nos efforts à la Grande-Bretagne, mais étendre nos opérations dans les pays du nord de l'Europe, ce que nous avons fait jusqu'à la limite des lois concernant l'émigration.

47. J'ai confiance, cependant, que j'ai réussi à montrer que tout ce qu'il était possible de faire pour attirer l'attention sur les grandes ressources de notre pays a été fait. Nul ouvrage de plus grande importance pour le Canada ne peut engager l'attention de ceux qui s'intéressent à son progrès, et j'espère et crois que nos efforts auront pour résultat d'envoyer une émigration désirable et toujours croissante vers les terres fertiles du Canada.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

CHARLES TUPPER,
Haut-commissaire.

N° 2.

RAPPORT DE L'AGENT DE LIVERPOOL.

(M. John Dyke.)

15 Rue Water, Liverpool, 31 décembre 1892.

A l'honorable ministre de l'intérieur, Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon dix-septième rapport annuel sur les opérations de cette agence concernant l'émigration, les questions concernant le commerce étant comprises pour la première fois cette année dans le rapport adressé au ministère du commerce.

Je vous soumets dans les tableaux suivants un résumé des rapports d'agriculture dans la Grande-Bretagne pendant l'année 1892.

ÉTENDUE DE TERRE CULTIVÉE EN ANGLETERRE EN

Année.	Blé.	Orge.	Avoine.	Pommes de terre.	Houblon.
	Acres.	Acres.	Acres.	Acres.	Acres.
1890	2,386,336	2,111,178	2,902,998	529,661	53,961
1891	2,307,277	2,112,798	2,899,129	532,794	56,142
1892	2,219,839	2,036,810	2,997,545	525,361	56,263
1892 comparée avec 1891—					
Augmentation	.....	.....	98,416 ou 3·4 pour 100	.....	121 ou 0·2 pour 100
Diminution	87,438 ou 3·8 pour 100	75,988 ou 3·6 pour 100	.....	7,433 ou 1·4 pour 100	.....
1892 comparée avec 1890—					
Augmentation	.....	.....	94,547 ou 3·3 pour 100	.....	2,302 ou 4·3 pour 100
Diminution	166,497 ou 7·0 pour 100	74,368 ou 3·5 pour 100	.....	4,300 ou 0·8 pour 100	.....

Tableau indiquant le nombre de bêtes à cornes, moutons et porcs en Angleterre.

Année.	Bêtes à cornes.				Moutons et agneaux.			Porcs.
	Vaches et génisses donnant du lait ou pleines.	Animaux âgés de 2 ans et plus.	Au-dessous de 2 ans.	Total.	Moutons.	Agneaux.	Total.	
	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
1890	2,537,990	1,439,119	2,531,523	6,508,632	16,756,568	10,515,891	27,272,459	2,773,609
1891	2,657,054	1,504,649	2,691,118	6,852,821	17,786,941	10,945,617	28,732,558	2,888,773
1892	2,650,891	1,666,706	2,627,186	6,944,783	17,957,049	10,777,655	28,734,704	2,137,859

TABLEAU indiquant le nombre de bêtes à cornes, moutons et porcs en Angleterre—*Fin.*

ANNÉE.	BÊTES À CORNES.				MOUTONS ET AGNEAUX.			PORCS.
	Vaches et génisses don. du lait ou pleines.	Animaux âgés de 2 ans et plus.	Au-dessous de 2 ans.	Total.	Moutons.	Agneaux.	Total.	
1892 comparée avec 1891—								
Augmentation	.....	162,057 ou 10·8 pour 100	.....	91,962 ou 1·3 pour 100	170,108 ou 1·0 pour 100	.....	2,146 ou 0·0 pour 100	.....
Diminution..	6,163 ou 0·2 pour 100	.....	63,932 ou 2·4 pour 100	.....	.....	167,962 ou 1·5 pour 100	.....	750,914 ou 26·0 pour 100
1892 comparée avec 1890—								
Augmentation	112,901 ou 4.4 pour 100	227,587 ou 15·8 pour 100	95,663 ou 3·8 pour 100	436,151 ou 6·7 pour 100	1,200,481 ou 7·2 pour 100	261,764 ou 2·5 pour 100	1,462,245 ou 5·4 pour 100	.....
Diminution...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	635,750 ou 22·9 pour 100

STATISTIQUE des produits d'agriculture (blé, orge et avoine) en Angleterre, Galles, Ecosse et Grande-Bretagne, en 1892.

BLÉ.

	ESTIMATION DE LA PRODUCTION TOTALE.		ACRES EN CULTURE.		EVALUATION DU RENDEMENT PAR ACRE.	
	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Acres.	Acres.	Boisseaux.	Boisseaux.
Angleterre	55,107,186	68,694,456	2,102,969	2,192,393	26·20	31·33
Galles	1,318,763	1,461,740	55,278	61,590	23·86	23·73
Ecosse.	2,134,983	1,971,067	61,592	53,294	34·66	36·98
Grande-Bretagne.	58,560,932	72,127,263	2,219,839	2,307,277	26·38	31·26

ORGE.

Angleterre	59,527,968	60,900,824	1,709,587	1,772,432	34·82	34·36
Galles	3,350,862	3,438,620	114,520	117,101	29·26	29·36
Ecosse.	7,622,732	7,789,651	212,703	223,265	35·84	34·89
Grande-Bretagne	70,501,562	72,129,095	2,036,810	2,112,798	34·61	34·14

AVOINE.

Angleterre	73,266,495	69,786,175	1,765,463	1,672,835	41·50	41·72
Galles	7,976,830	7,698,529	233,399	234,055	34·18	32·89
Ecosse.	35,051,664	34,901,557	998,683	992,239	35·10	35·17
Grande-Bretagne.	116,294,989	112,386,261	2,997,545	2,899,129	38·80	38·77

Département de l'Intérieur.

OUVRIERS DE FERME.

Dans des rapports précédents j'ai parlé de la diminution qui a commencé depuis longtemps en Angleterre dans le nombre d'ouvriers de ferme, mais la dépopulation qui se produisait à subi un moment d'arrêt pendant les derniers douze mois, à cause de la dépression du commerce dans les grands centres; plusieurs sont revenus au village où ils sont nés, et leur retour a causé une diminution des gages payés aux ouvriers de ferme, ce qui diminue leur moyen de s'acheter un billet de passage vers un pays nouveau. On a cru en plusieurs quartiers que la concession de lots à des ouvriers de ferme et autres aurait l'effet de mettre un frein à cette tendance vers l'émigration, mais M. Jos. Arch, M.P., président de la *National Agricultural Labourer's Union*, et M. J. Crick, le chef de la même union dans les comtés de l'Est, m'ont dit à Warwick qu'ils avaient une opinion contraire. Ils croient que ces concessions vont permettre aux ouvriers de faire quelques épargnes, et produiront chez eux l'aspiration d'améliorer leur position et un désir d'obtenir plus de terre pour eux et pour leur famille; ils verront qu'ils n'en peuvent obtenir davantage en Angleterre et le résultat sera qu'ils émigreront où ils pourront en avoir davantage.

CULTIVATEURS LOCATAIRES.

La détresse parmi les cultivateurs locataires et les petits propriétaires a été des plus intenses, vu la très mauvaise récolte en Angleterre, et l'importation considérable d'animaux et de toutes sortes de produits agricoles; depuis vingt ans on n'a vu autant de fils de familles d'agriculteurs chercher une autre carrière afin d'améliorer leur position. Je dirai ici, que nous conformant aux instructions, nos efforts tendent seulement à obtenir des émigrants agricoles et autres avec plus ou moins de capital pour leur permettre de se fixer sur des terres.

VALEUR DE LA TERRE EN ANGLETERRE.

Nonobstant la grande dépression en agriculture le prix de la terre n'a pas diminué pendant l'année; au contraire les quelques ventes qui ont eu lieu indiquent plutôt une renaissance. Les landlords qui le pouvaient ont fait encore de grandes remises sur les rentes. M. John Taley, de Suffolk, a remis dans quelques cas 40 pour 100, le duc de Leeds annonce des réductions de 25 pour 100, lord Bolton, 20 pour 100, le très honorable E. Stanhope, 20 pour 100, lord Wimborne 25 pour 100, le marquis de Salisbury 20 pour 100, et ainsi de suite; la liste est trop longue pour être citée. Les propriétaires font tout leur possible pour empêcher leurs locataires d'abandonner leurs terres pour la ville ou l'étranger, car ils comprennent parfaitement la difficulté qu'ils auraient de remplacer des locataires qui connaissent la méthode particulière de culture qui convient à leur terre, la nature du climat et du sol.

DÉPRESSION AGRICOLE.

Dans un discours prononcé récemment à Darlington, l'honorable James Lowther, M.P., a parlé de la dépression agricole et a dit que la ruine en agriculture serait complète si un remède n'était pas apporté, car, a-t-il dit, la perte sur les rentes a été de douze millions de livres sterling (soixante millions de piastres) annuellement, et d'après quelques autorités les cultivateurs fermiers ont perdu soixante et dix-sept millions sterling, près de cent quatre millions de piastres.

La *Mark Lane Express* "dit que pour le producteur de blé, l'éleveur, le cultivateur de laiterie, le commerçant de grain, et autres dont le commerce dépend de l'agriculture, l'année 1892 a été la plus mauvaise connue jusqu'à présent. Quant au marché à blé en Angleterre les ventes sur le marché établi par statut, ont été les plus petites connues, avec une diminution graduelle dans les prix de janvier à décembre. La plus haute semaine a donné une moyenne de 36s. 4d. par *quarter* en janvier, et la plus basse 25s. 8d. le 31 décembre.

PRIX DU GRAIN.

Le prix moyen du blé en 1860 a été de 53s. 3d.; en 1870, 46s. 11d.; en 1880, 44s. 4d.; en 1890, 31s. 9d; en 1891, 37s.; et en 1892, 30s. 4d. Ces chiffres montrent combien

l'année dernière a été mauvaise. Le prix n'a été plus bas qu'en 1889, lorsque la moyenne a été de 29s. 9d. Le temps des semences a été aussi des plus mauvais ; il a été excessivement humide, et l'absence de neige pour protéger la terre de la gelée fera que la récolte de 1893 sera probablement plus mauvaise que celle de 1892. Le rendement par acre, cette année, n'a été que de 26·38 boisseaux, comparé avec 31·26 en 1891 ; jamais encore les rapports officiels nous ont donné un rendement aussi bas, à l'exception de l'année 1879. Au commencement de l'année l'orge était cotée à 29s. 3d., et a baissé graduellement jusqu'à 24s. 6d. ; l'avoine, de 20s. 10d. est tombée à 16s. 10d. ; tandis que le prix des bestiaux, à l'exception des animaux très gras, a diminué de 20 à 30 pour 100, et n'a laissé ainsi rien pour le pâturage de l'été ; les moutons valent de 10s. à 20s. par tête de moins qu'en 1891, et de 15s. à 20s. de moins qu'en 1870.

DÉPRÉCIATION DU CAPITAL.

Avec la baisse dans les valeurs et les pertes dans les opérations de l'année, on estime que le capital engagé sur les terres en Angleterre a été diminué de $100,000,000. L'épuisement du capital et l'avenir apparemment sans espoir de l'agriculture en ce pays forcent l'attention à se porter vers les terres où l'agriculture peut être entreprise à des conditions plus favorables, et je fais tous mes efforts ainsi que vos autres agents à faire connaître les avantages offerts par le Canada.

LITTÉRATURE POUR LES ÉMIGRANTS.

Les annonces et la propagande généralement ont été, cette année, sous la direction du haut-commissaire, faites d'après une méthode plus libérale et plus suivie qui ne pourra manquer de produire de bons résultats. Dans ce district nos annonces ont paru dans 162 des principaux journaux, et presque tous ces journaux ont publié des lettres que je leur adressais de temps à autre sur les progrès du Canada et les avantages que le Nord-Ouest Canadien offre aux colons. Ces journaux ne sont pas lus seulement par la population locale ; on les envoit d'ici à des amis et à des parents à l'étranger et de toutes les parties du monde, y compris les Etats-Unis, et nous recevons grâce à ces journaux de nombreuses demandes d'informations.

LA VALEUR DE L'ANNONCE.

Il n'est pas nécessaire aujourd'hui d'affirmer la valeur de l'annonce ; mais on en a eu un exemple frappant tout récemment. Une grande maison manufacturière de ce pays qui s'est changée en compagnie à responsabilité limitée, a prouvé qu'elle avait dépensé plus de £609,000 (environ $3,050,000) en annonces pendant les sept dernières années, et il est intéressant de voir comme, d'après les comptes authentiques, les recettes ont augmenté en proportion de l'augmentation des annonces.

Je trouve que le placard atttrayant qui a été affiché dans chacun des 23,000, ou plus, bureaux de poste dans les Iles Britanniques provoque un très grand nombre de demandes de renseignements supplémentaires, et ce placard affiché par les compagnies de steamers à chacune des stations de chemin de fer et dans les districts agricoles ne pourra manquer d'attirer beaucoup l'attention.

UTILITÉ LE L'AGENCE DE LIVERPOOL.

Le fait qu'il y a eu un bureau du gouvernement canadien à cette adresse depuis 27 ans, et la mention qui en est faite dans toutes les annonces, rapports de délégués, brochures, circulaires, en a fait le centre de communications, je puis dire, avec presque tous les pays du monde. Liverpool, outre cela, est le port d'embarquement des neuf dixièmes de ceux qui émigrent, et tous ceux qui songent à émigrer s'adressent naturellement ici pour obtenir des renseignements.

Ma correspondance continue à augmenter, et le nombre de visiteurs a été plus grand que jamais.

Les principaux agents de steamers en Angleterre et sur le continent viennent à Liverpool une fois l'année, pour conférer avec leurs bureaux en chef, et comme ils viennent presque tous me voir, j'ai occasion de leur donner des informations et de

les encourager à travailler dans l'intérêt du Canada; l'influence personnelle ainsi mise en jeu produit de très bons résultats.

Nous recevons toujours un très grand nombre de visiteurs, amis des colons résidant en Canada, marchands intéressés dans le commerce canadien, et personnes désirant émigrer, qui viennent lire les journaux du Canada. Grâce à la courtoisie d'un certain nombre d'éditeurs, ce bureau est bien rempli de journaux des provinces de l'est, mais je soumettrai respectueusement que demande soit faite aux éditeurs du Manitoba et du Nord-Ouest de nous envoyer des copies de leurs journaux respectifs. Il n'y a pas de meilleur moyen de renseigner le peuple et tenir vos agents aux courant des progrès du Canada. De semaine en semaine, à l'arrivée de chaque malle, je suis en position d'écrire des paragraphes concernant le commerce et le développement général du Canada, paragraphes que je fais insérer dans plusieurs journaux anglais et du continent; mes rapports sur l'émigration et le commerce ont fait le sujet d'articles dans un très grand nombre de journaux d'agriculture et autres, dont j'ai envoyé des exemplaires à votre département de temps en temps.

ATTAQUES SUR LE CANADA.

Durant l'année dernière nous avons eu à souffrir une série d'attaques malicieuses contre le Canada, spécialement contre le Manitoba et le Nord-Ouest, comme champs d'émigration. La preuve que ces attaques sont faites d'après un système suivi, c'est qu'elles paraissent simultanément dans un très grand nombre de journaux. Nous avons eu peu de difficulté à retracer leur origine; j'ai vu les éditeurs des principaux journaux dans ce district, à ce sujet, et j'ai réussi à les faire consentir à refuser les écrits anonymes venant de cette source ou d'autres à l'avenir. Les effets de ces attaques ne sont pas aussi sérieux qu'ils étaient il y a quelques années; le peuple est plus au fait des ressources du Canada, et vos agents en ce pays sont plus en position de neutraliser les effets de ces pauvres représentations.

POLITIQUE DES ETATS-UNIS.

La commission d'émigration des Etats-Unis qui a visité l'Europe a adressé son rapport à M. Foster, le secrétaire du trésor des Etats-Unis, en février dernier. On dit que ce rapport contient la déclaration suivante : " Qu'il se fait un débarquement " systématique sur les rives des Etats-Unis des condamnés d'Angleterre, d'Ecosse et, " d'Irlande, et pendant les dernières onze années il s'est fait à ce sujet une propa- " gande très étendue et bien organisée, connue, encouragée, et patronisée par le gou- " nement de la Grande-Bretagne, afin d'envoyer les condamnés, ou ceux qui sont " sortis de prison aux Etats-Unis."

Cette déclaration est absurdement exagérée, mais le rapport de la commission venant en même temps que le choléra, a eu l'effet d'engager le gouvernement des Etats-Unis à faire des règlements très restrictifs concernant l'émigration pour l'année 1893.

Ci-suit une copie de la formule de déclaration qui doit être écrite et signée par celui qui veut obtenir un billet d'entrepont, avant qu'il puisse l'obtenir.

Lieu.....

Date..... .....

A l'agent de la ligne de

1. Etant un citoyen des Etats-Unis, résidant à , dans l'Etat de , Etats-Unis.

2. Etant domicilié à , dans l'Etat de , E.-U.

3. Etant la femme d'un citoyen ou résidant des Etats-Unis, domicilié à , Etat de , E.-U., et accompagnée de mes enfants.

4. Etant le père (ou mère, sœur, frère, suivant le cas) d'un citoyen ou résident des Etats-Unis, résidant à dans l'Etat de , E.-U., et allant pour résider dans ma famille.

5. Désirant visiter les Etats-Unis et revenir prochainement.

Je, (ou nous) désire obtenir un billet d'entrepont sur le paquebot ou autre de la ligne partant , et demande que vous me donniez ce billet, et je vous donne l'assurance positive que la déclaration ci-dessus est strictement vraie et correcte.

Votre

.....

Témoin :

Adresse :

L'effet de ces restrictions est visible dans la correspondance qui m'arrive de toutes les parties de l'Angleterre, et plus spécialement dans les demandes de renseignements que je reçois du continent. Je suis sûr que le Canada profitera considérablement de la ligne de conduite suivie par les Etats-Unis.

SURVEILLANCE DES ÉMIGRANTS.

J'ai pris soin continuellement d'exercer le plus de surveillance possible à ce port sur les émigrants destinés au Canada, et à ce sujet je dois rendre témoignage de la sage discrétion dont les représentants des lignes de steamers canadiens ont fait preuve en empêchant, autant que possible, l'émigration de personnes non désirables pour le Canada. Je sais que plusieurs croient en Canada que les compagnies de steamers n'ont d'autre intérêt que de recevoir le prix du passage, et qu'elles sont prêtes à transporter tous ceux qui le demandent pourvu qu'elles soient payées, mais ce n'est pas le cas. Les compagnies savent que le gouvernement du Canada a plein pouvoir de renvoyer aux dépens de la compagnie qui les a amenés, tous les émigrants non désirables, et elles savent qu'il est de leur plus grand intérêt de ne favoriser qu'une saine et bonne émigration. Elles savent que si elles amenaient en Canada des émigrants d'une catégorie non désirable, le sentiment public se tournerait contre elles, ce qui aurait un effet désastreux sur leurs affaires. Dans l'état actuel des choses, cependant, les officiers du gouvernement impérial et autres qui ont surveillé le départ des émigrants de ce port, disent que cette année et les années dernières le Canada a eu la crème de l'émigration partie de Liverpool. Autant que possible j'assiste à ces inspections, ou je m'y fais représenter par mon assistant. Quant aux criminels et autres catégories d'émigrants non désirables venant du continent, j'ai fait connaître aux agents de steamers les objections à de tels émigrants, et les compagnies ont fait savoir à leurs agents qu'elles retireraient leurs agences à ceux qui enfreindraient ces recommandations. Naturellement, dans une émigration nombreuse, il se glisse toujours quelques individus d'une catégorie non désirable, mais je suis heureux de pouvoir dire que l'émigration vers le Canada en a été particulièrement exempte. Je connais des cas ou les compagnies ont refusé le passage à certains émigrants, et si ces émigrants se sont tout de même rendus au Canada par voie des Etats-Unis, on ne peut en blâmer vos agents ici.

CONFÉRENCES SUR LE CANADA.

Les vues à la lanterne magique que m'a fournies le haut-commissaire, ont été constamment utilisées dans le nord de l'Irlande. Nous fournissons, lorsque la chose est nécessaire, des catalogues descriptifs qui permettent de faire une conférence, et nous envoyons en même temps des brochures pour être distribuées à ces séances, dont une grande proportion à lieu dans les salles d'écoles, à l'occasion des travaux des congrégations religieuses. Comme vous le savez, pendant le printemps, l'été ou l'automne, un, deux, et quelquefois un plus grand nombre de ministres du culte, sont envoyés chaque semaine pour agir comme aumôniers des émigrants en route pour le Canada, par la Société de Propagande de la Science chrétienne, par l'entremise de son aumônier à ce port, le révérend J. Bridger. Les devoirs de ces ministres cessent à leur arrivée à Québec ou à Montréal, et ils font invariablement une tournée dans le

pays avant de revenir. A leur retour ils fournissent des adresses à leurs paroissiens et autres, et je leur fournis des vues pour la lanterne magique et des brochures. Nous suivons une ligne de conduite semblable à l'égard de plusieurs visiteurs laïques. Une somme énorme de travail est ainsi accomplie par des conférenciers influents et indépendants, hommes de position et de poids dans leurs districts respectifs, et ce à très peu de frais pour le gouvernement, les frais n'excédant pas le coût des vues et des brochures. Je crois en conséquence que tout ce qu'il est possible de faire avec de bons effets est exécuté de ce côté-là.

J'ai fait des conférences pendant quelques années, et pendant à peu près 10 ans, j'ai organisé des assemblées pour des conférenciers envoyés par le gouvernement canadien, et mon expérience m'a démontré qu'il est très difficile d'obtenir de nombreuses audiences pour ces conférenciers payés par le gouvernement; on leur prête des intérêts et on doute de leurs déclarations; ensuite la dépense est considérable; le loyer de la salle, les annonces, les placards, les dépenses de voyage dépassent $20 par conférence, outre le traitement du conférencier. Ceux qui sont au fait des questions d'émigration et des meilleurs moyens de la favoriser, savent que les conférences données par des conférenciers officiels sont le mode de propagande le plus coûteux et le moins efficace.

ÉMIGRANTS ÉTRANGERS.

Les listes d'émigrants étrangers se dirigeant vers le Manitoba ou le Nord-Ouest passent toutes par ce bureau, et je suis heureux de pouvoir constater une augmentation de 100 pour 100 dans le nombre d'émigrants comparé à celui de l'année dernière, et aussi une augmentation dans le nombre d'émigrants se dirigeant du continent vers les anciennes provinces du Canada. Il n'est pas opportun de publier les moyens pris pour arriver à cet état de choses satisfaisant, mais je traite au long dans un rapport confidentiel cette question de l'émigration du continent. Je puis dire cependant que ma correspondance avec le continent a augmenté considérablement, et les apparences sont très bonnes en faveur d'une nouvelle augmentation dans le nombre des émigrants d'excellente catégorie. La très grande partie de ces émigrants a des moyens suffisants pour se donner un bon établissement dans le Manitoba et le Nord-Ouest. Au cas où le choléra tant redouté ne se déclarerait pas l'année prochaine, je suis certain que nous aurons toute raison d'être satisfaits des résultats de l'année.

ATTITUDE DE L'ALLEMAGNE.

Le gouvernement allemand fait des efforts pour réduire le fort courant d'émigration qui s'est produit dans ce pays, et voici quelques-uns des règlements qui ont été passés à cet effet :—

Un permis devra être obtenu du chancelier impérial pour envoyer des émigrants en pays étrangers, et ce permis ne pourra être accordé qu'à des sujets de l'empire, des corporations ou des compagnies ayant leur siège légal dans les limites de l'empire.

Le permis est sujet à un dépôt de 30,000 m. (£1,500) comme garantie, et à la preuve de possession de bons navires. Il est clairement spécifié à quels pays étrangers le permis s'applique, et dans le cas de transports océaniques, à quels ports ils sont autorisés.

Les ports qui ne sont pas allemands sont appelés ports intermédiaires. Le transbordement d'émigrants à des ports non allemands est défendu. Le chancelier impérial peut faire des exceptions dans le cas d'affaires coloniales (colonies allemandes). Les opérations d'émigration peuvent se faire dans toute l'Allemagne, mais indirectement seulement, sauf les annonces et correspondances, au moyen d'agents nommés par l'autorité suprême.

Les permis ne peuvent être accordés qu'à des sujets allemands, et ces agents ne peuvent ouvrir de sous-agences. Ceux qui désirent émigrer doivent avertir les autorités de police de leur district, et ces autorités accordent la permission par annonce publique, exempte de droit de timbre ou honoraire.

Un certificat est émané à celui qui désire émigrer quatre semaines après la date de la publication. L'envoi d'émigrants par l'entremise d'un courtier ne peut

avoir lieu qu'en vertu d'un contrat écrit et sur la production du certificat ci-haut mentionné. Il est défendu de faire émigrer des personnes sujettes au service militaire de 17 à 25 ans, et celles dont l'entrée n'est pas permise dans les pays d'immigration. Aussi les sujets allemands dont le passage entier ou une partie seulement est payé par des gouvernements étrangers ou des compagnies coloniales. Le contrat entre l'agent de transport et l'émigrant doit comprendre le transport et l'entretien jusqu'au port trans-océanique en destination.

La vente de billets par lesquels les émigrants sont transportés *via* un port de l'autre côté de la mer est défendue. Suivent ensuite les conditions ordinaires quant aux retards par accidents, inspections, etc.

LES RÉPUBLIQUES DE L'AMÉRIQUE DU SUD.

La crise a un peu diminué dans les republiques de l'Amérique du Sud, mais des colonies importantes établies là en ont souffert, et plusieurs colons ont quitté ces pays. Nos brochures composées en plusieurs langues ont été bien répandues dans ces colonies étrangères au Brésil, dans la République Argentine et au Chili, et ont eu pour résultat de diriger un bon nombre de ces colons vers le Canada. Ma correspondance a augmenté avec ces pays dans le cours de l'année, et je prévois pour l'année prochaine une augmentation dans le nombre d'émigrants de ces pays vers le Canada.

AUTRES PAYS.

Nous avons reçu aussi de nombreuses lettres venant d'Allemands résidant en Egypte, en Turquie, en Russie, en Australie et dans la Nouvelle-Zélande, et des émigrants venant de ces différents pays ont contribué à l'augmentation de nos envois. Ma correspondance avec les étrangers situés aux Etats-Unis augmente aussi, ce qui est dû en partie au fait que tous les émigrants du continent passant par Liverpool pour aller aux Etats-Unis reçoivent de nos brochures, que l'on conserve à cause de l'utilité des dernières pages consacrées à l'enseignement de quelques phrases utiles en langue anglaise. Un grand nombre de ces étrangers arrivent à Liverpool le lundi ou le mardi, et n'en repartent que le mercredi, le jeudi ou le samedi. En attendant le départ plusieurs viennent ou sont amenés à nos bureaux; je lie conversation avec eux, et j'obtiens d'eux les noms de ceux de leurs parents et amis qui sont en mesure d'émigrer; je me mets ensuite en communication avec ces personnes. Lorsque j'ai visité le Nord-Ouest, j'ai été grandement surpris de la rapidité avec laquelle les colons étrangers s'assimilent au reste de la population.

RELATIONS AVEC L'EUROPE.

Il y a quelques années, lorsque j'ai commencé cette émigration continentale, j'ai visité différents centres Européens et j'ai établi des relations qui ont amené le succès que nous constatons aujourd'hui. Je suis en communication constante avec les agents avec lesquels j'ai fait connaissance alors, et à la visite annuelle de ces agents à Liverpool nous renouons nos relations cordiales et amicales. Je communique ainsi régulièrement avec plus de mille agents continentaux, agents en chef dont chacun a plusieurs sous-agents; je leur fournis des brochures, et il y a peu de points du continent pouvant fournir de bons émigrants où nos brochures ne circulent pas. Agissant en vertu d'instructions du haut-commissaire et conjointement avec la Compagnie du Pacifique canadien j'ai envoyé des matériaux pour une série d'articles à un journal norvégien important qui a une grande circulation. La publication de ces articles a produit une grande demande d'informations, et nos avis disent que nous en retirerons de bons résultats pendant la saison prochaine.

POPULATION DENSE DANS LE NORD DE L'ANGLETERRE.

J'ai déjà attiré l'attention sur le fait que la partie nord de l'Angleterre est celle où la population est la plus dense; à une heure de marche de Liverpool par chemin de fer, nous avons une population de plus de cinq millions, et à deux heures de marche plus de dix millions; mais Liverpool est considéré en outre comme la capitale du pays de Galles, renfermant dans ses limites ou dans ses faubourgs de

quarante à cinquante mille habitants parlant l'idiome du pays de Galles. A l'exception d'une colonie que j'ai établie, il y a quelques années, à Brandon-Hills, il nous a été impossible d'envoyer un grand nombre d'émigrants de Galles au Manitoba, et c'est en vue de remédier à cet état de choses que M. Edward, de North-Wales, a été inclu au nombre des délégués de fermiers invités à visiter le Canada en 1890. M. Edwards nous a été très utile, et son rapport a été envoyé à presque toutes les familles dans le pays de Galles; nous l'avons fait circuler aussi beaucoup à Liverpool parmi les habitants venant de ce pays, qui ensuite l'ont envoyé à des amis. M. Edwards a donné un certain nombre de conférences dans la principauté de Galles, et il doit les continuer en les agrémentant d'expositions de vues à la lanterne magique; j'envoie toujours à ces conférences une certaine quantité de brochures pour distribution.

ÉMIGRATION DU PAYS DE GALLES.

Il y a trente ans environ une colonie d'émigrants du pays de Galles s'établit dans la vallée Chupat, sur les frontières de la Patagonie, dans l'Amérique du Sud, et en conséquence de leur succès et du fait que ces émigrants ont conservé leur langue et leurs coutumes, cette colonie a toujours été jusqu'à ces derniers temps l'objet d'une attention considérable. La population est de 3,000 âmes. Dernièrement cependant la terre propre aux établissements est devenue rare à cause de l'accroissement naturel de la population; le chemin de fer s'est étendu dans cette direction et a envoyé la compagnie avec un flot d'ouvriers Italiens et Espagnols à bas prix, et pire que tout cela, les enfants nés dans la colonie sont maintenant sujets à la conscription. Depuis longtemps j'essaye d'induire quelques-uns de ces colons d'aller au Manitoba, et pendant les deux dernières années j'ai obtenu quelques succès. Cette année j'ai fait des arrangements pour un transport direct à bas prix depuis Buenos-Ayres jusqu'au Manitoba, et un certain nombre déjà en ont profité. Quelques-uns ont acheté des terres dans le voisinage de Winnipeg et d'autres le long du chemin de fer *Manitoba and North Western;* tous sont satisfaits d'avoir changé de pays. Je continue mes efforts dans le même sens et j'espère que l'année prochaine nous verrons augmenter le nombre de ces vaillants colons. Un ministre de Galles, engagé à Liverpool, et qui a visité ces colons, m'informe qu'ils ont pris des arrangements pour avoir les exercices du culte dans leur langue maternelle dans un édifice qui leur appartient à Winnipeg. Je puis mentionner en passant que ce ministre depuis son retour a donné plusieurs conférences sur sa visite au Canada à des audiences presque exclusivement composées de gens de la principauté de Galles. J'ai présidé ces conférences et je puis parler avec connaissance de cause de l'enthousiasme avec lequel il parlait du Canada.

EXPOSITION DE LA SOCIÉTÉ ROYALE D'AGRICULTURE.

L'exposition de la Société royale d'Agriculture qui se tient dans un district différent chaque année, et couvre ainsi tout le pays, a été tenue à Warwick en juin dernier, et a eu un plein succès. D'après les instructions du haut-commissaire, j'ai préparé comme d'habitude une exposition de produits canadiens agricoles, miniers, etc, et j'ai assisté à l'exposition pour promouvoir les intérêts du Canada; 96,462 personnes ont payé leur admission sur le champ de l'exposition, dont un grand nombre ont visité l'exposition canadienne, et presque tous appartenait à la classe de gens désirables comme émigrants pour le Canada. Pour donner une bonne idée de l'exposition et de son utilité je ne puis faire mieux que de citer l'extrait suivant du journal *Land and Water* :—

"Une des expositions les plus attrayantes à Warwick était celle du gouvernement canadien. Elle était placée immédiatement à la gauche de l'entrée principale, et peu d'expositions ont plus attiré l'attention des visiteurs. Il y avait des spécimens de grain, avec paille et battu—en très grande variété, venant en partie des fermes expérimentales établies par le département de l'Agriculture sur différents points du pays entre la province de Québec et la Colombie anglaise; le ministre de l'agriculture de la province d'Ontario et la ferme agricole de Guelph ont aussi envoyé une belle collection de produits agricoles. Les photographies étaient nombreuses et très belles

montrant des fermes, des homesteads, des ranches, ainsi que de très belles vues de montagnes et de forêts. Son Altesse Royale le Prince de Galles, accompagné par le duc d'York et sa suite ont visité en détail l'exposition et ont surtout été frappés des photographies de scènes canadiennes. Son Altesse a accepté avec plaisir de M. Dyke, l'agent du gouvernement canadien, un magnifique album de vues prises le long du chemin de fer canadien du Pacifique. Il y avait aussi une collection unique de minéraux, envoyée spécialement par le ministre de l'intérieur pour cette exposition, et montrant bien la richesse du pays dans cette branche ; il y avait aussi des têtes empaillées d'élan, de daim et de bison ; l'exposition de saumons, truites et poisson blanc des lacs a aussi beaucoup attiré l'attention des sportsmen. Il y avait aussi beaucoup d'autres articles d'un intérêt spécial et général pour les agriculteurs et les hommes dans le commerce, et pour tous ceux qui s'intéressent au progrès de l'Empire dont cette colonie est une partie importante. L'exposition a été visitée pendant la semaine par sir Charles Tupper, bart., G.C.M.G., C.B., l'honorable Charles Tupper, ministre canadien de la marine et des pêcheries, l'honorable Beverly Robinson, ex-lieutenant gouverneur d'Ontario, et un grand nombre de Canadiens éminents; cette partie de l'exposition a été, comme d'habitude, le lieu de réunion des nombreux acheteurs d'animaux de race qui visitent tous les ans l'exposition royale. L'exposition canadienne fait honneur au gouvernement de ce pays et aura pour effet de faire disparaître plusieurs idées erronées concernant le Canada, son climat et ses ressources."

La *Canadian Gazette* parle aussi de l'exposition canadienne comme suit :—

" On verra que le Canada s'est bien montré à l'exposition royale la semaine dernière à Warwick, et M. Dyke a eu la satisfaction d'apprendre du prince de Galles même, quel vif intérêt il prend toujours dans tout ce qui se rapporte à la prospérité du Canada."

Et plus loin :—

" M. Joseph Arch, ex-M.P. et candidat actuel dans North-west Norfolk, président de l'union des ouvriers agricoles, a, en compagnie du comité exécutif qui siégeait à Leamington, fait une visite spéciale à la partie canadienne de l'exposition. Plusieurs membres du comité ont été heureux de renouer connaissance avec M. Dyke, qui a été en coopération active avec eux lors de la grève de 1874 et 1875, lorsque plusieurs milliers d'ouvriers agricoles partirent pour le Canada, accompagnés de M. Arch, et de quelques autres présents à Warwick."

IMPORTANCE D'EXPOSITIONS CANADIENNES.

On comprendra l'influence énorme de ces expositions au point de vue des intérêts du Canada lorsqu'on se rappellera que l'exposition royale d'agriculture d'Angleterre est visitée par tous les principaux agriculteurs d'Angleterre et d'Irlande, de même que par les représentants des sociétés d'agriculture du continent. En assistant à l'exposition royale et autres depuis plusieurs années je suis venu à connaître tous les principaux experts en agriculture, et venant ainsi constamment en contact avec les agriculteurs, propriétaires et locataires, j'ai pu faire beaucoup au sein de classes qui ne se laissent pas influencer aisément.

De Warwick nous avons transporté nos produits à Inverness pour l'Exposition *Highland Agricultural Show*, et je suggérerais que l'on profite davantage de ce moyen de répandre la connaissance du Canada.

LA VISITE DE M. DYKE AU CANADA.

Avec la permission du département et du haut-commissaire, j'ai quitté Liverpool le 18 août pour visiter le Canada. Je me suis embarqué en compagnie de M. Ronald McDonald, l'agent de lady Carthcart, et j'ai visité avec lui les crofters qui se sont établis il y a six ans dans le sud du Manitoba. Votre département jugeant désirable que je constate les progrès faits par les colons depuis mon dernier voyage, j'ai visité plusieurs endroits du Manitoba et du Nord-Ouest. J'ai visité autant que possible les colonies étrangères, et outre que j'ai eu la satisfaction de trouver prospères et heureux plusieurs colons que j'avais engagés à émigrer pendant les derniers quinze ou vingt ans, j'ai recueilli plusieurs renseignements qui me seront très utiles ici.

RENCONTRANT D'ANCIENS AMIS.

J'ai, le premier en Angleterre, lors de mes conférences dans les districts agricoles de Kent et Suffolk en 1874, distribué des brochures sur le Manitoba et le Nord-Ouest. Plusieurs personnes ont émigré alors et se sont établies principalement au nord du chemin de fer du Pacifique; mais ce ne fut qu'en 1879 que mes efforts eurent une influence perceptible sur l'émigration vers le Nord-Ouest canadien. Cependant, lorsque j'ai visité le Manitoba, j'ai rencontré un grand nombre de vieux pionniers que j'avais envoyés alors; il n'y a presque pas un endroit dans le Manitoba où l'on ne rencontre pas quelques colons envoyés par cette agence. Une portion de l'emplacement actuel de votre propre ville, Brandon, a été prise comme lot libre par un de mes émigrants, et j'ai trouvé Moosomin Cannington Manor, Virden, Pilot Mound, Deloraine, Crystal City, Moose Mountain, Birtle et Minnedosa remplis d'anciens amis et connaissances; j'en ai trouvé d'autres à différents endroits le long de ma route vers Calgary et Edmonton. Plusieurs d'entre eux, bien que possédant plus ou moins de capital lors de leur départ d'Angleterre, avaient très peu de connaissances en fait d'agriculture, mais j'ai appris que tous, à très peu d'exceptions près, étaient satisfaits de leur changement de position.

Dans plusieurs cas leurs fils occupent des positions importantes et de confiance qu'ils n'auraient pu obtenir dans la mère-patrie, où toutes les professions et occupations sont encombrées. Je suis revenu portant nombre de lettres adressées par des colons à des amis dans toutes les parties de l'Angleterre, et j'étais heureux de remporter ces lettres, parce qu'elles établissent plus fermement mes rapports avec ces personnes. Je dois noter que plusieurs personnes ayant des revenus fixes mais insuffisants pour leur permettre de vivre en Angleterre dans la position dans laquelle elles ont été élevées, ont passé en Canada par mon agence. Ces personnes sont à l'aise dans le Nord-Ouest. Elles peuvent soutenir leur famille et avoir autant de sport qu'elles le désirent. Une de ces familles, partie au printemps, possédait plus de $50,000. Quelques-unes se sont établies dans les provinces maritimes, dans l'Ontario et dans la Colombie anglaise; d'autres, après avoir visité toutes les provinces ont préféré s'établir dans le Manitoba et les territoires. Jugeant d'après les lettres que j'ai reçues, je crois qu'en 1893 nous aurons un plus grand nombre d'émigrants de cette classe, vu que les placements ici, surtout sur biens-fonds, rapportent moins qu'autrefois.

J'ai, dans des rapports précédents au ministre de l'agriculture, donné tant et de si nombreux détails sur les opérations de cette agence, que je n'ai rien autre chose à ajouter que de vous faire savoir qu'elles continuent à augmenter chaque année en importance et en volume.

Je dois de nouveau exprimé ma gratitude au haut-commissaire pour sa courtoisie et son assistance bienveillante, et enregistrer mon appréciation de l'intérêt qu'il prend et de l'attention qu'il porte aux plus petits détails des questions qui lui sont soumises. Je dois aussi des remerciements à la presse d'Angleterre et du continent pour l'aide que j'en reçois dans mes efforts à encourager l'émigration vers le Canada, ainsi qu'aux officiers des compagnies de chemin de fer du Pacifique et du Grand-Tronc, et aux représentants des compagnies de paquebots transatlantiques pour leur coopération cordiale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN DYKE,
Agent du gouvernement canadien.

N° 3.

RAPPORT DE L'AGENT DE BRISTOL.

(M. John W. Down.)

Bath Bridge,
Bristol, 31 décembre 1892.

L'honorable ministre de l'intérieur,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel pour l'année 1892.

EMIGRATION.

Un grand nombre de cultivateurs, gens de commerce et ouvriers en général, ont émigré cette année de l'ouest de l'Angleterre.

Il m'est impossible de donner des chiffres exacts, mais j'ai raison de croire que le Canada était vu avec plus de faveur par les émigrants agricoles, et que ce pays en a attiré un plus grand nombre que toute autre colonie.

La catégorie d'émigrants passés par cette agence est très satisfaisante, et comprend plusieurs familles nombreuses nées et élevées dans l'agriculture.

Vu la grande crise dans presque toutes les industries, j'ai eu un nombre extraordinaire de demandes d'informations de la part de petits commerçants désireux d'aller faire le commerce en Canada. Je leur ai conseillé de diriger leur attention ailleurs que vers le Canada, mais j'ai fait exception pour ceux que je croyais propres à s'adapter aux circonstances du pays, à travailler sur la terre s'il le fallait, et ceux qui avaient suffisamment de capitaux pour leur permettre de résister pendant une année ou deux.

J'ai le plaisir de vous annoncer que de bonne heure dans le printemps j'ai envoyé au Nord-Ouest plusieurs cultivateurs avec leurs femmes et enfants, paraissant avoir été décidés a s'établir en Canada par l'influence de vieux colons que j'avais personnellement conduits au Canada il y a plus de quinze ans, mais que j'avais perdus de vue depuis. Il est difficile d'entretenir la correspondance avec les colons, mais tous les ans je constate que des colons établis en Canada engagent leurs parents et amis restés à aller les rejoindre. C'est là une propagande que nous ne pouvons pas diriger et qu'il faut laisser se produire naturellement, à la suite de la réussite de colons établis et grâce à leur désir d'en voir d'autres réussir comme eux.

INTÉRÊT CROISSANT DANS LES VIEILLES PROVINCES.

Bien que la masse des émigrants se dirige directement vers le Nord-Ouest et la Colombie anglaise, je constate cependant, cette année, un intérêt croissant pour les vieilles provinces. J'ai envoyé plusieurs familles dans les provinces maritimes, et je suis heureux d'apprendre qu'elles se plaisent dans le pays et sont confiantes de bien réussir.

OUVRIERS DE FERME.

Comme je l'ai dit dans les rapports précédents, il devient de plus en plus difficile d'obtenir des ouvriers de ferme pour le Canada. De toutes parts on leur fait des offres pour rester au pays, mais comme les gages ont baissé graduellement, et dans plusieurs cas sont tombés à 11 chelins par semaine sans nourriture, le temps doit

être proche où un grand nombre devront où aller chercher de l'ouvrage dans les villes ou quitter le pays complètement. Mon opinion est qu'il y aura, les années prochaines, une émigration considérable de cultivateurs et ouvriers de ferme, et de cette façon les cultivateurs qui arriveront en Canada n'auront pas de difficulté à trouver les ouvriers dont ils auront besoin.

CRISE AGRICOLE.

L'agriculture, dans ce district, est tombée bien bas, et dans plusieurs cas, bien qu'il y ait eu une réduction considérable dans le prix des loyers, le montant des pertes a été considérable. Il est tout simplement devenu impossible de faire payer l'agriculture, et c'est un mystère pour plusieurs que de dire comment ils vont payer leurs rentes d'automne en tout ou en partie. Il faudra plus qu'une simple réduction des loyers pour remédier à la crise dont souffrent nos agriculteurs, et s'il survient quelque nouveau malheur, l'industrie agricole sera complètement détruite dans le voisinage, et la classe agricole devra prendre place dans les rangs de ceux qui n'ont pas d'emploi ou émigrer. J'ai toujours conseillé l'émigration à tous ceux auxquels il reste un peu de capital, mais le fermier est d'un caractère obstiné, et ne changera pas de pays tant qu'il n'y sera pas forcé par les circonstances; et malheureusement dans un trop grand nombre de cas les fermiers ont persisté à rester ici tant que tout leur capital n'a pas été dépensé.

AIDE AUX ÉMIGRANTS.

Je crois que le temps est bien favorable maintenant pour aider davantage aux cultivateurs et ouvriers de ferme qui veulent émigrer en Canada. Si un octroi libéral était fait à un homme, avec femme et enfants, plus grande serait sa famille le mieux ce serait, et la question du choix étant laissé à l'agent local du gouvernement, je suis certain qu'il y aurait l'année prochaine une augmentation considérable dans le nombre d'agriculteurs émigrant au Canada; l'argent ainsi avancé serait amplement remboursé en quelques années par le développement du pays. Il n'y a pas de risques à courir avec les familles, car lorsqu'une fois elles sont établies il n'y a pas de danger qu'elles partent pour quelque temps, et les enfants élevés en Canada deviennent accoutumés au pays et font les meilleurs colons.

SERVANTES.

Il y a bien peu d'endroits en Canada où de bonnes servantes ne seraient pas les bienvenues, mais la demande en est si grande ici même, que ce n'est rien qu'en offrant de très grands avantages que l'on peut en persuader un certain nombre à émigrer, et je prévois que cette émigration sera très limitée d'ici à plusieurs années, à moins que l'on inaugure un système de passages gratuits.

CARTES ET BROCHURES.

J'ai reçu beaucoup de demandes de cartes et brochures concernant les différentes parties du Canada, et j'en ai distribué beaucoup par la poste. J'ai reçu beaucoup de demandes pour le rapport de M. Thos. Davey, cultivateur locataire, Cannington, près de Bridgewater, Somerset, sur les provinces maritimes, et j'ai confiance qu'il en résultera de bons effets, et que l'année prochaine nous verrons un nombre considérable d'émigrants s'établir dans les anciennes provinces du Canada.

BILLETS DE PASSAGE PAYÉS D'AVANCE.

Je constate cette année une augmentation considérable dans le nombre d'émigrants allant au Canada avec des billets qui leur ont été payés d'avance et envoyés par leurs amis ou parents établis en Canada et qui ont bien réussi. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il est passé cette année par cette agence un plus grand nombre d'émigrants dont le passage était payé d'avance que pendant les trois années dernières, ce qui est une preuve évidente du succès de ceux qui ont quitté ce district.

UTILITÉ DE L'AGENCE DE BRISTOL.

Les visiteurs canadiens apprécient beaucoup l'utilité de cette agence, où ils peuvent obtenir des informations générales sur les environs.

Plusieurs colons du Nord-Ouest et d'Ontario m'ont vu, et je suis heureux de faire rapport que tous ont fait des louanges de la province où ils sont établis. Quelques-uns ont ramené avec eux des amis pour visiter le pays, et s'ils en sont satisfaits ils seront les pionniers de beaucoup d'autres qui suivront au printemps.

Je dois des remerciements au département d'Ottawa pour les nombreux documents et brochures qui m'ont été envoyés dans le cours de l'année, et qui m'ont été très utiles dans les questions de commerce entre ce port et le Canada.

Comme les années précédentes, je dois remercier le haut-commissaire, sir Charles Tupper, et ses employés à Londres, pour l'aide que j'en ai reçue pendant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN W. DOWN.

N° 4.

RAPPORT DE L'AGENT DE GLASGOW.

(M. Thomas Grahame.)

40, St. Enoch Square, Glasgow,
31 décembre 1892.

A l'honorable ministre de l'intérieur,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous adresser mon vingt et unième rapport pour l'année se terminant le 31 décembre 1892.

TRAVAUX GÉNÉRAUX DE L'AGENCE.

J'ai, comme les années précédentes, saisi toutes les occasions durant les premiers mois de l'année de visiter les foires, expositions, marchés, etc., afin d'y donner, à tous ceux qui désirent émigrer, des renseignements concernant les différentes provinces et ce qu'ils ont à faire pour choisir un bon établissement, qu'ils soient mariés ou célibataires, et le capital qui leur est nécessaire. Dans tous les cas j'ai surveillé la distribution des brochures. J'ai eu aussi des entrevues fixées d'avance avec plusieurs personnes afin de conférer sur les sujets touchant l'agriculture et leur donner des avis pour qu'ils fassent un choix d'établissement qui leur soit approprié; j'ai particulièrement donné des conseils de ce genre aux servantes, dont il y a une si grande demande dans notre pays, tellement que les bonnes deviennent très rares.

Règle générale les lettres s'appliquent principalement au Manitoba, au Nord-Ouest et à la Colombie anglaise, demandant des renseignements sur les ressources agricoles, minières et les pêcheries de ces pays. J'ai reçu aussi plusieurs demandes concernant les anciennes provinces, spécialement de la part de personnes qui y avaient des parents ou des amis.

J'ai été en correspondance avec toutes les parties du monde, telles que la Nouvelle-Zélande, les Indes, les îles Falkland, etc., etc., et plusieurs contrées du continent.

RAPPORTS DES FERMIERS LOCATAIRES.

Les rapports des délégués des fermiers locataires continuent à être en grande demande. Comme par le passé ces délégués continuent à s'intéresser beaucoup au Canada, et je suis en communication constante avec eux concernant diverses questions de notre pays.

VISITEURS À L'AGENCE.

Ceux qui sont venus me rendre visite désirent bien souvent obtenir des renseignements sur des sujets étrangers à l'émigration, et j'ai fait de mon mieux pour les renseigner. Les visiteurs à l'agence augmentent d'année en année.

DISTRIBUTION DE LITTÉRATURE.

J'ai reçu un bon assortiment de brochures de toutes sortes, et j'ai vu à ce qu'elles soient distribuées avec le plus d'avantage possible. J'ai adopté avec l'approbation du haut-commissaire et avec le concours de M. J. et A. Allan, de cette ville, et de leurs agents dans le pays, un plan pour une distribution considérable et systématique de nos publications aux principales foires, et aux expositions agricoles dans les différents comtés d'Ecosse.

Une autre mesure qui a été adoptée sur le conseil du haut commissaire, a été d'envoyer des brochures et des cartes à tous les maîtres d'école du pays qui en ont fait la demande. Les cartes sont montées et les brochures sont employées par eux dans leurs écoles comme livres de texte. Notre littérature a été aussi envoyée aux diverses sociétés ouvrières, bibliothèques libres, tables de lecture, etc.

Je crois que nous avons ainsi réussi à atteindre toutes les classes désirables de la communauté.

ON A BESOIN DE PLUS DE BROCHURES.

Tandis que j'en suis sur ce sujet, je crois à propos de dire que, à mon avis, il serait avantageux de faire imprimer pour les distribuer un plus grand nombre de menues brochures, comme celle dernièrement publiée par sir Charles Tupper, intitulée "Rapport sur les ressources agricoles du Canada par un fermier écossais pratique, etc.," vu que plusieurs des lecteurs de notre littérature ne prendraient pas le trouble de parcourir des brochures volumineuses, tandis qu'ils s'arrêteraient volontiers sur celles d'un format moins considérable.

L'EXPOSITION DE LA SOCIÉTÉ DES MONTAGNARDS.

J'ai assisté, comme d'habitude, à l'exposition de la Société des Montagnards, qui a été tenue, cette année, à Inverness, et, d'après les instructions du haut-commissaire, j'ai pris soin des échantillons canadiens qui avaient été préparés pour la circonstance. Voici le rapport que je lui ai présenté sur ce sujet:—

"Conformément aux instrtuctions que vous m'avez transmises à la fin de juin dernier, je me suis assuré de l'espace pour nos produits, et je me suis rendu à Inverness environ dix jours avant l'ouverture de l'exposition pour voir à ce que tous les préparatifs requis fussent complétés. Le succès couronna mes efforts. Les dépenses sous ce rapport ont été plus fortes que je ne m'y attendais tout d'abord. Les échantillons que nous a fournis l'exposition royale de Warwick ont été plus nombreux que je ne l'avais prévu, et le travail qu'ils ont nécessité a été plus considérable que je ne l'avais calculé. On a eu surtout à déplorer le manque d'ouvriers compétents, et l'entrepreneur des terrains de l'exposition m'a informé qu'il avait dû se procurer sa main-d'œuvre à Aberdeen et ailleurs. De plus, comme Aberdeen se trouve situé à une grande distance au nord, et qu'une partie de la voie du chemin de fer des montagnes a dû être parcourue, les frais de transport ont été très élevés. Enfin, étant donné que les divers articles expédiés à Inverness ne retournaient pas au même endroit d'où ils avaient été envoyés, je n'ai pu obtenir de demi-taux pour le trajet de retour. Je puis dire que j'ai pratiqué de toutes façons la plus stricte économie relativement à l'exposition de nos échantillons.

"Les résultats ont été cependant des plus satisfaisants et feront plus, je crois, que contrebalancer le montant des dépenses encourues. Nos produits ont été de beaucoup les plus beaux que l'on ait remarqués à l'exposition et ont attiré l'attention universelle, vu qu'ils étaient extrêmement bien situés. Le temps a aussi été exceptionnellement beau pendant toute la durée de l'exposition, de sorte que dès le commencement les visiteurs ont été très nombreux, et, les deux derniers jours, où le prix d'admission était réduit, il y a eu un courant continuel de gens entrant et sortant, surtout dans la classe des personnes intéressées dans les entreprises agricoles comme les fermiers et les journaliers.

"Il a été distribué près de 40,000 exemplaires de nos diverses brochures. On les a judicieusement répandues parmi ceux qui demandaient des renseignements, et entre autres, les gens parlant le gaélique en ont reçu une bonne part. M. Stuart, qui m'a efficacement aidé pendant l'exposition, a entretenu, grâce à sa connaissance de cette langue, de longues conversations avec plusieurs Gaëls touchant son expérience du Canada. J'ai aussi eu plusieurs entrevues avec des personnes qui se proposent d'émigrer, et je leur ai fourni d'amples renseignements sur toutes sortes de sujets se rattachant au Canada. Un grand nombre de ces personnes ont des amis ou des parents établis dans nos diverses provinces."

"Parmi les visiteurs se trouvaient presque tous les notables du district, y compris les officiers de l'exposition. Cameron de Lochiel et sir Kenneth Mackenzie,

qui faisaient partie, il y a quelques années, de la commission royale en rapport avec l'état de la population des crofters sur les montagnes, et que je rencontrai dans le temps, s'informèrent avec beaucoup d'intérêt comment les émigrants avaient réussi, et portèrent beaucoup d'attention à nos échantillons, comme le firent, du reste, tous ceux que j'ai rencontrés. Tous se déclarèrent enchantés de voir une telle variété de spécimens de produits canadiens, et la semence répandue par la dissémination de notre littérature et de nos renseignements produira, je n'en ai aucun doute, une abondante récolte dans un avenir très rapproché."

"Il y avait aussi une foule de visiteurs du Canada, y compris l'honorable M. Ballantyne, président de la législature d'Ontario (qui espère avoir pour la prochaine occasion des spécimens de fromage), et ils furent très heureux de la manière dont les produits canadiens étaient représentés. On peut dire la même chose d'un grand nombre d'anciens délégués de fermiers et d'autres personnes intéressées au Canada.

En somme, je crois que les résultats de cette exposition ont été des plus satisfaisants sous tous rapports, et, comme le disaient beaucoup de gens expérimentés qui l'ont visitée, il devra en découler beaucoup de bien. Je ne puis qu'espérer qu'il nous sera permis de montrer quelque chose d'une nature semblable, avec un peu plus de temps pour nous préparer, aux futures expositions de la Société des Montagnards et des Agriculteurs."

Voici un article publié par le *Northern Chronicle* (Inverness) touchant nos échantillons:—

"Le gouvernement du Canada a une exposition très imposante des produits agricoles et minéraux de ce pays remarquable et florissant. Tout a été disposé avec goût sous la direction de M. Thomas Grahame, agent pour l'Ecosse, avec l'aide de l'ex-magistrat Stuart, qui est de retour depuis une semaine d'un long voyage au Canada.

"Le visiteur trouvera des échantillons d'un caractère qui indique clairement les ressources du pays telles que présentement développées et la grande colonie qu'il est destiné à devenir à mesure que sa population s'accroîtra et que son sol sera subjugué à la charrue. L'agriculteur pratique s'intéressera vivement aux spécimens de grain de toutes variétés, recueilli dans les diverses fermes expérimentales qui contribuent si puissamment à maintenir l'agriculture canadienne sur une base scientifique et solide. Il y a une superbe collection provenant de l'école agricole du gouvernement, à Guelph, district sur lequel l'attention a été si fortement attirée, dans le cours de cette dernière année, par la voie des rapports des délégués des fermiers qui ont été envoyés en 1890, au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest. Ces provinces sont très bien représentées par de splendides spécimens de grains et d'herbes. Pour aider davantage le visiteur à se former une idée du pays, on a exposé une foule de vues photographiques frappantes représentant des scènes romantiques, forestières et agricoles, où on y voit la culture conduite sur une échelle suffisante pour exciter l'envie de nos plus considérables fermiers. La géologie du pays n'a pas été non plus négligée; on remarque une splendide collection de minerais qui a été envoyée spécialement par le ministre de l'Intérieur pour l'exposition. Les spécimens accusent fortement la richesse du pays à cet égard. Le sport a aussi sa place dans cette vaste exposition, de beaux échantillons de têtes d'élan, de chevreuil et de bison étant en vue; ainsi que des spécimens de truite et de saumon, dont fourmillent les rivières en Canada. L'exposition est telle que personne ne voudra la manquer, et tout peuvent être sûrs d'être reçus cordialement par M. Grahame, qui a une manière intéressante de fournir des renseignements sur le pays qu'ils représente si bien."

COOPÉRATION DES COMPAGNIES TRANSATLANTIQUES.

Je continue à être en très bons termes avec les compagnies transatlantiques de ce pays qui sont intéressées au Canada, et nous nous fournissons mutuellement les renseignements qui viennent à notre connaissance et qui peuvent être utiles à l'émigration. Je les pourvois aussi de brochures à mesure qu'elles en ont besoin; il en découle de bons résultats, et les passagers qui se dirigent vers nos divers ports de mer en tirent un grand profit.

LA VISITE DE L'AGENT AU CANADA.

Relativement à ma dernière visite au Canada, je n'ai pu, comme vous le savez visiter le Nord-Ouest. J'aurais désiré le faire, surtout pour voir comment réussissaient les colons crofters qui ont émigré à diverses époques, il y a quelques années, et l'émigration desquels je me suis beaucoup intéressé.

J'ai cependant passé quelques jours dans la province de Québec et dans celle d'Ontario.

J'ai assisté à plusieurs expositions, et j'ai été beaucoup frappé des importantes améliorations que l'on a effectuées sous tous les rapports depuis ma dernière visite à notre pays.

Les expositions que j'ai vues à Montréal et à Ottawa étaient tenues sur une très grande échelle, et la qualité des animaux était particulièrement excellente.

En Ontario, les principales expositions auxquelles j'ai assisté ont eu lieu dans le voisinage de Toronto, dans les comtés d'York et de Simcoe, et le progrès en ce qui concerne l'industrie agricole y était aussi très remarquable.

Chaque fois, j'ai saisi toutes les occasions de communiquer avec les fermiers relativement aux produits qu'ils pourraient emporter dans la Grande-Bretagne, et j'ai fourni et reçu une masse de renseignements sur ce sujet.

PRODUITS CANADIENS.

J'ai constaté que, règle générale, la saison avait été prospère pour le fermier malgré que les prix pour la masse des produits aient été plus bas que d'habitude. Le blé avait donné une bonne récolte et était de qualité passable. Le foin avait été beaucoup au-dessus de la moyenne; c'était la meilleure récolte depuis des années, et il ne peut y avoir de doute qu'étant donnés les prix qui règnent sur les marchés britanniques, il s'en fera une considérable importation, bien que beaucoup de gens croient avec raison qu'il n'est pas avantageux pour les fermiers d'importer trop de foin. La récolte de l'orge à deux rangs a été passable dans certains districts, et médiocre dans les autres; la principale condition de succès dans la culture de cette céréale paraît être de semer le grain de bonne heure.

Les échantillons de beurre et de fromage étaient excellents, et les perspectives du commerce pour ces deux produits sont très bonnes, surtout si l'on établit des crèmeries sur l'échelle que l'on se propose. L'honorable M. Ballantyne, de Stratford, avec qui j'ai eu une longue entrevue à cet endroit, croit qu'il est très probable que plusieurs des fromageries dans le pays seront d'ici à peu de temps utilisées pendant les mois d'hiver comme crémeries, et que, de cette manière, la qualité du beurre pour l'exportation sera sensiblement améliorée. Il m'informa, à l'époque où je le vis, qu'il avait été exporté de Montréal 200,000 boîtes de fromage de plus qu'à la même date, l'année dernière.

J'ai aussi remarqué des tomates et du raisin magnifiques à ces diverses expositions, et j'espère que le jour n'est pas éloigné où l'on trouvera le moyen d'expédier ces articles sur les marchés britanniques, car, étant donné leur très bas prix au Canada, il devrait en découler un commerce profitable.

J'ai appris que l'exportation des œufs tant en Angleterre qu'en Ecosse était, cette saison, très considérable.

Dans les districts que j'ai parcourus, j'ai constaté que les pommes étaient en général abondantes et de bonne qualité; mais elles étaient un peu plus petites que d'habitude, et, en certains districts, elles avaient été sérieusement affectées par la température sous forme de taches noires. Comme les pommes étaient rares dans quelques-ues des Etats de l'ouest, on était à en expédier des quantités à Chicago. Je prévois qu'on en exportera dans la Grande-Bretagne à peu près la même quantité que d'habitude.

A l'égard des animaux en général, les bestiaux étaient de bonne qualité et l'amélioration sous ce rapport était très remarquable partout où je suis allé.

Les moutons et les cochons étaient aussi très améliorés, et il m'a fait plaisir de constater que les fermiers se rendent compte de l'avantage qu'il y a pour eux de se livrer à l'élevage des cochons sur une plus grande échelle que dans le passé.

Il y avait aussi de beaux spécimens de volailles de toute espèce et j'espère qu'à l'avenir ce produit sera exporté en plus forte quantité et en plus grande variété.

Au sujet des chevaux, j'ai constaté qu'un grand nombre de chevaux de voiture et de selle étaient encore exportés aux États-Unis en dépit du tarif élevé; mais les fermiers et les éleveurs commencent à apprécier les avantages que leur offrent pour cette classe d'animaux les marchés anglais, et je crois, d'après les renseignements que j'ai fournis et ceux que j'ai obtenus, qu'il sera fait beaucoup plus dans ce sens à l'avenir. Il a été exporté, dans le cours de la dernière saison, un grand nombre de ces chevaux, et ils ont, si je ne me trompe, rapporté de très bons profits. On s'occupe aussi d'élever sur une assez grande échelle de gros chevaux de charrette comme ceux dont on se sert dans les grandes villes de la Grande-Bretagne, et les prix actuels devraient, je crois, induire les exportateurs à acheter de ces animaux. Ainsi, j'ai vu à l'exposition de Woodbridge une paire de très bons chevaux de cette classe qui, j'en suis sûr, rapporteraient à l'heure qu'il est, sur le marché de Glasgow, plus que le double du montant auquel ils étaient alors évalués.

PROGRÈS ET AMÉLIORATIONS AU CANADA.

J'ai été beaucoup frappé du vaste progrès et des importantes améliorations qu'accusent les villes et les campagnes depuis ma dernière visite, il y a plus de dix ans.

Dans les villes, surtout à Montréal, à Ottawa et à Toronto, j'ai remarqué beaucoup de bâtisses construites sur un système tout à fait moderne, et, dans les districts ruraux, l'amélioration dans les maisons, les bâtiments de pierre, les clôtures, et la culture de la terre, s'accusait fortement.

Ceux avec qui je suis venu en contact ont été unanimes à admettre l'opportunité d'envoyer sur les marchés de ce pays les meilleurs articles qu'ils possédaient, étant donné que la qualité des produits ne modifie jamais en rien les frais d'exportation. J'ai aussi remarqué avec plaisir que les fermiers comprenaient leurs intérêts en faisant de plus en plus usage sur leurs terres de machines agricoles, qu'ils peuvent se procurer à des prix très raisonnables.

DEMANDE DE GARÇONS DE FERME AU CANADA.

Malgré le développement des machines agricoles, il y a une grande demande pour les garçons de ferme, auxquels on offre de bons salaires, et surtout pour les servantes domestiques.

CHEMINS DE FER CANADIENS.

J'ai été aussi beaucoup frappé, pendant ma visite, de la sensible amélioration qui s'est produite, depuis mon dernier voyage, dans les systèmes de chemins de fer, dans celui du chemin de fer Canadien du Pacifique surtout; les trains partaient et arrivaient sans retard, et l'accommodation était tout ce que l'on pouvait désirer. Ceci, pour le public voyageur de toutes catégories, est une affaire d'une importance majeure.

DÉVELOPPEMENT DU NORD-OUEST.

Pendant mon voyage de retour, j'ai rencontré une foule de gens venant de différentes parties du Canada, et j'ai eu d'intéressantes conversations avec eux, surtout en ce qui concerne le rapide développement des divers districts du Nord-Ouest et la prospérité générale qui existe dans cette région.

ÉTABLISSEMENT DES CROFTERS.

Durant ma visite au Canada, et avant comme depuis mon retour, j'en ai beaucoup appris, au moyen de conversations et de correspondances, concernant les établissements des crofters dans le Manitoba et le Nord-Ouest, et les perspectives qui s'offrent aux futurs émigrants de cette catégorie. La grande majorité d'entre eux paraissent avoir très bien réussi.

Ceux qui ont émigré étaient à peu près du même type, et bien qu'ils n'aient pas absolument les mêmes aptitudes, je n'ai pas de doute qu'ils finiront tous par s'établir

de la même manière que les montagnards qui, il y a plusieurs années, se sont fixés à Glengarry et dans différentes parties du centre et de l'ouest d'Ontario.

Dans le cas où cette émigration continuerait, il serait important, à mon avis, que les nouveaux colons se mêlassent autant que possible aux autres populations partout où ils se trouveront.

Il a été suggéré qu'il serait peut-être à propos que quelqu'un, qui saurait le gaélique et serait parfaitement au courant des mœurs des crofters, fit des conférences sur les hautes terres de l'ouest en vue de promouvoir l'émigration.

LA ROUTE DE LA BAIE D'HUDSON.

J'ai constaté que l'on prend encore beaucoup d'intérêt à la route de la baie d'Hudson comme moyen de communication avec ce pays, et j'espère que l'on adoptera des mesures pour éprouver parfaitement la praticabilité de cette route. On parviendra ainsi à améliorer sensiblement la position de notre immense territoire de l'ouest en rapport avec ce pays et les autres contrées européennes.

CANADIENS EN ÉCOSSE.

Un grand nombre de Canadiens se sont adressés à moi, comme d'habitude, pour obtenir des renseignements touchant l'émigration et d'autres sujets; plusieurs désiraient aussi savoir le meilleur mode de passer leur temps pendant une visite d'agrément dans ce pays. Ce bureau devient de plus en plus, tous les ans, un endroit où les Canadiens viennent prendre des informations sur toutes sortes de questions.

ÉCOSSAIS DANS LE NORD-OUEST CANADIEN.

Pour montrer quelle est l'opinion du colon du Canada sur leur pays d'adoption, je cite l'extrait suivant d'une lettre publiée par le *Herald* du 9 janvier :—

"WINNIPEG, 7 décembre 1891.

"* * * * Beaucoup de gens quittent la campagne pour la ville lorsque les travaux agricoles sont terminés pour l'année. * * * * J'ai une rude besogne à accomplir, mais je ne m'en plains pas, car le succès couronne mes efforts. Sauf une légère attaque de maladie, nous avons tous joui d'une bonne santé depuis notre arrivée. Les enfants fréquentent une école située à environ cent verges de notre maison et ils apprennent aussi bien que chez nous. L'instruction est gratuite. Les loyers sont assez modérés; notre maison nous coûte cinq piastres par mois (£1), y compris toutes les taxes, et comme nous avons un bon lopin de terre, nous pourrons facilement en retirer quelques piastres avec les légumes si nous sommes ici l'été prochain. Les pommes de terre et les autres légumes croissent remarquablement bien, et c'est une chose très ordinaire de récolter des pommes de terre pesant plus d'une livre ou des choux d'un poids de dix à douze livres. Tous les légumes sont à très bon marché à l'heure qu'il est. La viande est à bon marché; bœuf, 7½ centins; mouton, 10 à 12½ centins, mais il n'est pas aussi bon que dans le vieux pays. La farine et la fleur coûtent environ 3 centins la livre; le lard, 15 centins; le fromage, 15 centins; le sucre, 5 centins; le thé, 50 centins; l'huile (pour les lampes), 40 centins le gallon; les œufs, 20 centins la douzaine; le beurre, 20 à 25 centins la livre.

"Les ouvriers habiles obtiennent ici des salaires beaucoup plus élevés que chez nous, mais ceux d'entre eux qui sont le mieux payés sont incontestablement les conducteurs de locomotives et les chauffeurs, qui réalisent environ de $100 (£20) à $160 (£32) par mois respectivement pendant les mois d'été, et pas moins de la moitié de ces sommes en hiver. Ils sont payés au taux de 4 centins par mille, mais ils ne peuvent pas naturellement parcourir la même distance en hiver qu'en été. Il y a une foule d'églises très fréquentées: l'Armée du Salut et les Catholiques Romains ont leurs temples. Les membres de l'Armée du Salut sont aussi agressifs que chez nous. Vous serez peut-être surpris lorsque je vous dirai que l'église que nous fréquentons—église presbytérienne de Saint-André—compte environ 900 membres et est remplie à tous les services. Le service est semblable à ce que vous avez en Ecosse, sauf que l'on fait la collecte avant le sermon; et préalablement à cette opéra-

tion, le ministre prie avec la congrégation pour que tous contribuent libéralement. Cette prière, du moins, semble être exaucée, car les finances de la congrégation sont dans un état florissant, bien que les sièges soient tous gratuits.

" Depuis que je suis ici, j'ai quelque peu visité le pays. Peu après mon arrivée, je profitai d'un voyage à bon marché pour me rendre à Brandon, situé à environ 150 milles sur la prairie, afin de voir quelle perspective offrait cet endroit. Il y a quinze jours, je fut dépêché à Maimi, situé à environ 100 milles au sud-ouest, pour travailler sur le chemin de fer. Il y a quelque temps, tous les employés du Pacifique du Nord furent appelés à débarrasser la voie d'un convoi de grain qui avait déraillé. Nous entrâmes dans un wagon à 11 heures et nous nous trouvâmes, le lendemain matin, à 100 milles de chez nous, dans une région sauvage et accidentée. Tout dernièrement, je me suis éloigné à une distance de 20 milles d'ici et j'ai eu le plaisir de prendre mon diner en pleine prairie, au milieu d'une tempête de neige, sans autre abri que quelques planches. On semble devenir ici plus indifférent aux éléments que chez nous, et on s'occupe moins de l'humidité et du froid. Nous avons eu, il y a quelque temps, ce qu'on appelle l'été des sauvages, pendant lequel a régné la plus belle température dont j'ai jamais été témoin. L'atmosphère était claire et brillante et le froid n'était pas trop rigoureux.

" (Signé) A. H. D."

CONFÉRENCES PUBLIQUES DONNÉES PAR L'AGENT.

Chaque fois que j'ai eu l'occasion de porter la parole dans des assemblées ici, j'en ai profité pour parler du Canada, et j'ai constaté que les vues projectives étaient beaucoup appréciées par le public.

PERSPECTIVES FUTURES.

En ce qui concerne les perspectives pour la prochaine saison, je crois pour diverses raisons qu'elles sont bien meilleures qu'elles ne l'ont été depuis nombre d'années.

En premier lieu, le commerce dans ce pays ne promet pas d'être dans une condition aussi florissante sous plusieurs rapports que dans le passé, et il s'en suit que le courant de la population vers les villes s'est ralenti.

Je me contenterai de mentionner, à ce sujet, le grand nombre d'assemblées qui ont été récemment tenues dans toute l'étendue du Royaume-Uni pour secourir les gens sans emploi. Quelques-unes des principales industries du pays sont dans un état très précaire, comme celle du fer, de la houille et du coton.

En outre, les intérêts agricoles de ce pays sont dans une plus mauvaise condition qu'ils ne l'ont jamais été depuis longtemps, et les fermiers tiennent des assemblées et demandent à hauts cris un remède à leurs maux actuels.

Relativement à l'élevage des animaux, les éleveurs de moutons surtout ont éprouvé de lourdes pertes par suite de la baisse survenue dans les prix et de la concurrence étrangère, notamment de la part de la Nouvelle-Zélande. Quelles que soient les causes de cette dépression, il n'y a pas de doute que les prix des produits agricoles sont en général plus bas qu'ils ne l'ont jamais été.

La saison des récoltes a été très désastreuse par suite du mauvais temps qu'il a fait alors, et dans certains endroits on n'a pu mettre le grain en meules avant le mois de novembre. Pour faire voir le mauvais effet du temps humide qu'il faisait alors, j'ajouterai que je fus informé par un fermier du voisinage, une de mes connaissances intimes, qu'un échantillon du meilleur blé dans son district avait été apporté sur ce marché pour être évalué, et que le plus haut prix qu'on lui attribua fut de 18 ch. le *quarter* (8 boisseaux).

En conséquence, si l'on adopte des mesures judicieuses, je crois que l'on réussira à induire une foule de fermiers et de journaliers à partir pour notre pays, l'année prochaine, surtout si l'on considère que les récoltes au Canada ont été en général, l'année dernière, des plus prolifiques et d'excellente qualité.

Enfin, la politique des Etats-Unis ne paraît pas favoriser l'émigration, et il devrait en résulter qu'un grand nombre de ceux qui ne savent où aller seront d'autant plus portés à se diriger vers quelqu'une de nos provinces.

Si l'émigration a été peu forte, l'année dernière, c'est en partie à cause de l'état du commerce ici, comme je le faisais remarquer dans mon dernier rapport annuel, et surtout à cause du choléra, qui a presque entièrement paralysé les mouvements de l'émigration pendant la dernière partie de la saison.

SERVANTES.

Au sujet des servantes, j'espère que dans les circonstances actuelles un plus grand nombre que d'habitude pourront être induites à se rendre au Canada, mais je suis toujours d'opinion que pour obtenir une servante il faudra s'adresser aux familles qui émigreront et où se trouveront des filles adultes ou assez âgées.

L'ÉMIGRATION DES GENS DONT LE CANADA N'A PAS BESOIN EST EMPÊCHÉE.

Comme par le passé, j'ai fait tous mes efforts pour empêcher les gens qui ne convenaient pas à notre pays d'émigrer, comme les commis de villes et de fait tous les individus engagés dans des entreprises sédentaires, à moins qu'ils n'eussent du capital ou qu'ils ne se fassent assurer une place avant de partir.

Mais, pour les raisons que je viens d'indiquer, je crois que nous pouvons nous attendre à avoir, en somme, une émigration plus forte que dans ces dernières années parmi toutes les classes, et surtout parmi celle des agriculteurs, dont plusieurs posséderont plus ou moins de capital.

ÉMIGRANTS ÉCOSSAIS *viâ* LIVERPOOL.

Un grand nombre d'émigrants d'Ecosse continuent à voyager *viâ* Liverpool, et c'est surtout le cas pour les personnes à l'aise. Comme il n'y a pas de concurrence ici relativement au Canada et que plusieurs des navires ne transportent pas de passagers de cabine, les gens sont induits à prendre cette route à cause des avantages supérieurs qu'elle offre.

La ligne Allan, depuis que le choléra a éclaté, n'envoie plus de navires à Halifax, comme elle avait coutume de le faire pendant les mois d'hiver, mais il n'y a pas de doute que d'ici à peu de temps elle continuera ce service, tous les quinze jours, comme d'habitude. Cette route est naturellement d'un avantage particulier pour ceux qui désirent se rendre aux provinces maritimes.

Je dois des remerciements à sir Charles Tupper, notre haut-commissaire, pour la bonté qu'il a eue de me fournir des renseignements sur toutes espèces de sujets relatifs à l'émigration et propres à m'aider dans l'accomplissement de mes devoirs. Mes collègues dans ce pays et au Canada m'ont aussi accordé leur cordiale coopération.

La presse de ce pays continue à me prêter son précieux concours en tout ce qui peut promouvoir les intérêts mutuels de la colonie et de la mère-patrie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS GRAHAME,

Agent du gouvernement canadien.

N° 5.

RAPPORT DE L'AGENT DE DUBLIN.

(M. Thomas Connolly.)

Northumberland House, Beresford Place,
Dublin, 31 décembre 1892.

A l'honorable T. Mayne Daly,
Ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

Monsieur,—Je n'ai guère besoin de vous dire que la vive agitation qui trouble depuis si longtemps ce pays en rapport avec la question agraire et divers autres sujets a rendu difficile et impopulaire le travail d'un agent d'émigration en Irlande.

OPÉRATIONS GÉNÉRALES DE L'AGENT.

Lorsque je commençai à diriger l'agence de Dublin, en 1880, je constatai bientôt qu'il m'était impossible d'adresser la parole dans des assemblées publiques comme je l'avais précédemment fait en Angleterre. Cependant, je me pliai aux circonstances et je me mis à distribuer des brochures dans toute l'étendue de mon agence. Mes nombreux amis dans le pays me secondèrent efficacement dans cette entreprise et me fournirent aussi des listes de personnes convenables.

Les gérants de chemins de fer m'ont accordé des facilités pour visiter diverses régions du pays de temps à autre; et depuis nombre d'années, avec la permission du haut-commissaire, j'ai exposé des produits canadiens aux foires de la Société Royale de Dublin, où j'ai rencontré des fermiers de toutes les parties d'Irlande. Chaque fois, je me suis efforcé de les intéresser à l'émigration canadienne.

J'ai aussi dépensé une légère somme pour des annonces, et malgré que la presse d'Irlande ne favorise pas l'émigration, les éditeurs m'ont souvent accordé de l'espace dans leurs journaux pour répondre à d'injustes critiques sur le Canada, et ils ont publié plusieurs excellentes lettres que j'avais reçues d'heureux émigrants. De plus, à des assemblées de la Société de Statistique et d'autres corps publics, j'ai appelé l'attention sur le bon gouvernement, le progrès et la prospérité du Canada.

DÉCLIN DE L'ÉMIGRATION.

Cependant, il est évident qu'il y a eu un déclin depuis quelques années dans l'émigration canadienne; mais je crois que la concurrence de la part des autres colonies, l'absence des privilèges jusqu'ici accordés aux émigrants relativement à leurs passages, et la brillante prospérité du commerce en Angleterre, l'explique facilement.

OPÉRATIONS FUTURES.

Je suis heureux de voir que le gouvernement a décidé d'adopter une politique d'émigration plus énergique, et, s'il m'était permis de suggérer comment cette politique pourra porter de bons fruits, je proposerais qu'il fût fait des conférences sur le Canada dans des endroits convenables, et qu'il fût publié une brochure concise au sujet de chaque province et, comme à l'heure qu'il est, un guide général touchant le Canada.

L'agent pourrait alors, à peu de frais, mettre en circulation, par la poste ou autrement, la brochure relative à la province où l'on aurait le plus besoin d'émigrants, et si quelqu'un désirait de plus amples renseignements, on pourrait lui

envoyer un petit paquet contenant toutes les brochures et le guide. Puis, lorsqu'une famille convenable déciderait d'émigrer, je suggérerais de l'aider à payer son passage. Lorsqu'un fermier avec quelque capital partirait pour s'établir sur une terre, je crois que le gouvernement devrait lui bâtir une maison confortable, et, la seconde année, après que son capital aurait été dépensé, on devrait lui avancer ce qu'il aurait payé pour son billet de passage. Cette avance et le coût de la construction de sa maison pourraient être garantis par une hypothèque, et on lui accorderait 15 ou 20 ans pour effectuer le remboursement de ces sommes.

LE CANADA COMPARÉ AUX ÉTATS-UNIS.

Il y a quelques années, j'ai visité presque toutes les parties des Etats-Unis ouvertes à la colonisation, et dans mon rapport au *Times* de Londres, j'ai parlé du vaste développement de leur agriculture en sus de leurs industries manufacturières Néanmoins, je suis convaincu que le Canada a tous les éléments de la richesse plus également distribués que les Etats-Unis ou tout autre pays nouveau.

Les dépôts de houille et de fer du Canada se trouvent principalement sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, et son splendide système de chemins de fer ainsi que ses magnifiques cours d'eau donnent accès sur les marchés du monde aux produits de ses pêcheries, de ses forêts, de ses champs, de ses mines et de ses manufactures.

Je crois qu'il n'y a pas d'autre pays au monde où les capitalistes puissent trouver un placement plus profitable qu'au Canada et où la main-d'œuvre et l'industrie soient mieux rémunérées.

La grande majorité des émigrants d'Irlande continuent à se rendre aux Etats-Unis, parce qu'il n'y a guère de famille en Irlande qui ne compte pas de parents dans quelqu'un des Etats, et ceux-ci envoient constamment chez eux des billets payés d'avance. En outre, les steamers de première classe qui font le service entre ce pays et New-York sont très rapides, et l'émigrant peut s'embarquer, presque tous les jours de la semaine, à un port commode. Les passagers de cabine surtout profitent de la route de New-York, même lorsqu'ils ont l'intention de s'établir au Canada.

Il faut que le Canada ait une ligne de steamers rapides qui arrêteront à un port commode. Il est évident qu'il y aura alors une augmentation dans le volume de l'émigration et dans le nombre des visiteurs et des touristes.

ÉMIGRATION IRLANDAISE EN AUSTRALIE.

Un grand nombre de passagers et d'émigrants s'embarquent en Irlande pour l'Australie, tous les ans, bien que les passages de cabine varient entre quarante et soixante guinées, et ceux d'entrepont entre quatorze et dix-sept guinées. Mais ceux qui résident dans quelques-unes des colonies peuvent procurer à leurs amis des passages réduits en payant dans la colonie de £1 à £8, selon l'âge et le sexe, et les garçons de ferme ainsi que les servantes non mariées qui se dirigent vers certaines colonies, obtiennent souvent de l'aide pour payer leurs passages.

PERSPECTIVES FUTURES.

Jusqu'ici, tout annonce pour cette année une forte émigration vers le Canada. Beaucoup de personnes m'ont demandé, par la poste et autrement, des avis et des renseignements. Sans doute, les restrictions imposées sur l'émigration aux Etats-Unis affecteront l'émigration canadienne, et peut-être verrez-vous arriver chez vous une foule d'émigrants d'une catégorie peu désirable, mais en ce qui me concerne, je ne négligerai rien pour envoyer seulement ceux qui pourront devenir de bons et utiles colons.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS CONNOLLY.

N° 6.

RAPPORT DE L'AGENT DE BELFAST.

(M. H. Merrick.)

Victoria Chambers,
Coin des rues Victoria et Waring,

Belfast, 31 décembre 1892.

A l'honorable
Ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon cinquième rapport sur les opérations de cette agence. L'année 1892 s'ouvrit avec d'excellentes perspectives qu'il y aurait une considérable augmentation dans le nombre des émigrants du nord de l'Irlande.

Pendant tout le cours des mois de janvier, février et mars, il y a eu une demande très active de brochures, et la correspondance demandant des renseignements détaillés sur les diverses provinces et le Nord-Ouest en particulier a été très volumineuse.

Ceci doit être attribué dans une grande mesure aux rapports favorables qui ont été reçus de ce côté touchant le succès des fermiers canadiens, et à la méthode systématique que l'on a adoptée, d'après les instructions du haut-commissaire, de mettre sous les yeux du public dans la presse de ce pays les plus complets renseignements. Il me fait plaisir de vous dire que les journaux d'Irlande, à quelques exceptions près, ont donné la publicité à plusieurs des rapports favorables, et y ont ajouté de courts paragraphes d'une nature complimentaire relativement aux avantages que le colon trouvait au Canada pour acquérir *une ferme gratuite* dans les prairies du Nord-Ouest.

DISTRIBUTION DE BROCHURES.

J'ai distribué dans presque tous les districts du nord de l'Irlande un très grand nombre de brochures, et j'ai profité de plusieurs des expositions de produits agricoles, de chevaux et de bestiaux, ainsi que de l'affluence des gens dans les villes, les jours de marché, pour mettre nos brochures en circulation. Je crois que cette libérale distribution a produit de bons résultats; le nombre de demandes de renseignements a beaucoup augmenté, et les personnes qui les ont faites semblaient avoir le désir d'émigrer. Je suis convaincu que si ce n'eut été des ravages du choléra sur le continent et de la stricte quarantaine imposée des deux côtés de l'Atlantique, l'année 1892 aurait accusé un considérable accroissement dans le nombre des émigrants du Royaume-Uni.

PERSPECTIVES POUR L'AVENIR.

Bien qu'il n'existe plus ce grand surplus de population que l'on remarquait, il y a quelques années, parmi les classes émigrantes, il y a beaucoup de petits fermiers et de garçons de ferme pour lesquels il est très difficile, sinon impossible, de gagner de quoi vivre, et qui, par conséquent, attendent seulement pour partir qu'ils aient fait quelques épargnes.

Ces gens préfèrent en général les colonies et surtout le Nord-Ouest canadien, mais pour plusieurs d'entre eux, le fort montant que représente le passage est un sérieux obstacle, et même pour ceux qui ont de grandes familles, presque une impossibilité.

Je n'ai aucun doute que s'il pouvait intervenir entre les compagnies de chemins de fer et de vapeurs et le gouvernement, un arrangement par lequel un billet de

passage très réduit pourrait être obtenu, le nombre des émigrants vers le Canada serait plus que doublé, tous les ans, d'ici à quelque temps.

FRAIS CONSIDÉRABLES QUE DOIVENT ENCOURIR LES ÉMIGRANTS.

J'occupe mon poste depuis un peu plus d'un an, et l'expérience m'a convaincu que la question des dépenses était le plus sérieux et le plus insurmontable obstacle à une considérable émigration vers le Canada. Si on y remédiait dans une certaine mesure, il s'en suivrait une énorme émigration.

Les dépenses que représente la traversée de l'Atlantique ne sont pas formidables, mais il faut tenir compte des déboursés qu'entraîne le trajet par chemin de fer, disons jusqu'à Winnipeg ou Brandon.

Comme nos terres gratuites se trouvent situées à une grande distance, pour y arriver, l'émigrant doit débourser une somme égale à celle qu'il a déjà dépensée pour atteindre les côtes du Canada, et beaucoup de ceux qui sont les plus anxieux de profiter des avantages que nous leur offrons ne peuvent s'imposer un aussi lourd fardeau.

ÉMIGRANTS LES PLUS DÉSIRABLES.

Les fermiers et les journaliers sont ceux que les Canadiens désirent le plus s'assurer comme colons dans leur pays, et ce sont ceux qui sont le plus susceptibles de devenir des citoyens permanents.

OBSTACLES À L'ÉMIGRATION VERS LES VIEILLES PROVINCES.

Il ne faut pas oublier que dans la plupart des vieilles provinces on ne peut obtenir de *concessions gratuites* de bonne terre arable avec les avantages et les facilités qu'offre le Nord-Ouest.

Ceux qui se proposent d'émigrer ont de sérieuses objections à s'établir sur des terres qu'il leur faut déboiser. Le fermier des vieux pays n'a guère d'expérience en ce qui concerne le déboisement, et préfère se fixer sur les prairies.

La grande distance est donc une affaire sérieuse, et si l'on veut que les fermiers avec de petits moyens et les garçons de ferme industrieux émigrent en plus grand nombre que dans ces dernières années, il faudra les aider à surmonter la difficulté géographique dont je viens de parler.

IL FAUT AIDER LES ÉMIGRANTS À PAYER LEURS PASSAGES.

A une assemblée des agents de la Grande-Bretagne convoquée par le haut-commissaire, il y a deux ou trois ans, pour discuter la question de l'émigration, j'exprimai mon opinion en faveur de l'adoption de quelque plan efficace en vue d'aider les émigrants vers le Nord-Ouest à payer leurs passages, croyant que c'était dans l'intérêt public ainsi que pour le plus grand bien de l'émigration.

Mais le haut-commissaire ne crut pas que ma suggestion pouvait être adoptée, vu les difficultés d'en arriver à une décision pratique et économique, étant donné surtout que l'opinion publique au Canada ne voyait pas la chose d'un œil favorable. Je ne puis cependant m'empêcher de réitérer mon opinion en faveur de cette politique.

Si l'on veut que dans une période de temps raisonnable les immenses champs de blé du Canada deviennent productifs, et que les vastes prairies du Nord-Ouest se développent, il faudra dépenser beaucoup d'argent pour remplir une partie au moins de ce grand territoire, et il peut être clairement démontré, je n'en ai aucun doute, que chaque piastre employée à aider les colons à s'établir sur nos terres gratuites, sera plus que remboursée au pays par la propre contribution de ces colons au revenu public.

Je crois que l'opinion publique admet que la considérable somme d'argent qui a été dépensée en premier lieu, pour l'achat des droits de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, et, en second lieu, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, l'a été dans l'intérêt public. Tout le monde est aussi unanime en faveur de la rapide colonisation du territoire acquis.

Je n'ai pas de doute qu'il y a un nombre plus ou moins grand de personnes qui sont opposées à ce que l'on consacre une partie quelconque des fonds publics à aider l'émigration. Mais lorsqu'on songe à ce qui a été dépensé pour l'achat et le développement de ce territoire additionnel, il semble que de nouveaux sacrifices ne seraient que la suite de la politique antérieure. Si le peuple du Canada veut recevoir dans un avenir rapproché l'avantage qu'il a entrevu dans la croissance, le développement et la production de ces immenses champs de blé, il devra se montrer libéral et généreux.

J'ai souvent rencontré des émigrants avec des familles de sept ou huit enfants qui étaient anxieux de partir pour le Canada et tout prêts à y dépenser leur dernier sou à cette fin. Mais on leur demandait $200 pour leurs passages et ceux de leurs familles, somme bien au-dessus de leurs moyens et beaucoup plus élevées qu'ils ne le s'étaient imaginé. Deux cents piastres représentent un montant considérable pour un petit fermier, et quelle perspective pour lui, après avoir dépensé ses faibles épargnes, d'arriver sans le sou au milieu d'étrangers, quelque encourageant que puisse lui paraître son avenir. Et cependant il n'y a pas le moindre doute que cet homme deviendrait au Canada, en peu de temps, un fermier industrieux et à l'aise. Il est tout prêt à risquer son dernier sou, et je crois que le Canada ne devrait pas refuser de l'aider.

La grande distance du Canada des districts surabondamment peuplés d'où il s'attend à recevoir ses émigrants fermiers et autres est un très sérieux obstacle. Mais si le Canada consent à dépenser un montant libéral pour aider l'émigration, pendant les cinq ou dix prochaines années, ceux qu'il réussira à s'assurer comme colons deviendront eux-mêmes les agents d'émigration les plus actifs et les plus précieux en envoyant à leurs amis de ce côté de l'Atlantique des lettres encourageantes et des billets payés d'avance.

L'importance de tout ceci est démontrée par le fait que les plus importants facteurs dans le succès de l'émigration sur les Etats-Unis sont les lettres d'encouragements et les billets payés d'avance par ceux qui y ont déjà émigré en si grand nombre.

LA POLITIQUE DES AUTRES COLONIES.

Il est bien vrai que quelques-unes des autres colonies ont la même difficulté dans leur chemin et trouvent qu'elles ne reçoivent pas un nombre suffisant de colons; je remarque que l'Australie Occidentale est à inaugurer une plus libérale politique, et je n'ai aucun doute que la plupart des colonies seront comme jusqu'ici d'actifs concurrents. J'extrais ce qui suit du *Daily Chronicle :*

" Le gouvernement actuel de l'Australie Occidentale a décidé d'adopter une politique si éclairée et si généreuse au sujet de l'immigration que le Canada—le pays qui à l'heure qu'il est offre au colon les conditions les plus tentantes—devra agir sans retard s'il ne veut pas voir la meilleure classe d'émigrants tourner leurs regards vers le sud au lieu de l'ouest. Il y a au moins un million de milles carrés de terrains pratiquement inoccupés dans l'Australie Occidentale, et sir John Forrest vient d'annoncer que son gouvernement présentera un bill pour aider les émigrants au moyen d'avances d'argent en sus de l'offre ordinaire de terres gratuites. Sir John Forrest commence par faire remarquer que le terrain seul ne valant que 6d. l'acre n'est pas une suffisante attraction, et qu'un émigrant attiré en vaut deux importés ; en conséquence, le gouvernement offre des prêts d'argent dans la proportion de la moitié de la somme dépensée à la construction de bâtiments ou à des améliorations sans dépasser un certain maximum fixe. Prenons le cas d'un colon individuel qui arrive dans ce pays. Pour commencer il obtient une concession gratuite de 160 acres—un quart de mille carré—sur paiement d'un honoraire d'un souverain. Supposons qu'il débourse ensuite £50 à construire une maison, et £100 à labourer et cultiver sa terre. Le gouvernement lui fera alors un prêt de £25 sur sa maison et de £50 sur ses améliorations. S'il dépense le double de ces sommes, il recevra, s'il le désire, le double de ce prêt, mais c'est la limite—un prêt de £50 sur une maison en lattes et de £100 sur £200 d'améliorations. Ainsi, un homme qui possède chez lui disons £250 en espèces peut émigrer avec sa famille dans l'Australie Occidentale, prendre

160 acres de terrain, ériger une maison confortable, labourer et ensemencer une bonne partie de sa terre, et ensuite, lorsque son capital aura été épuisé et alors qu'il serait forcé ailleurs, aux Etats-Unis du moins, de se mettre dans les griffes de cette plaie des nouvelles communautés, le prêteur d'argent de profession, le gouvernement pourra lui avancer encore des fonds pour lui permettre de vivre pendant l'hiver jusqu'à ce qu'il puisse disposer de sa première récolte et de ses animaux. Ce sont assurément là d'attrayantes conditions, et nous n'avons pas de doutes que l'esprit d'entreprise de sir John Forrest sera dignement recompensé. Dans aucun autre pays, l'émigrant pourra-t-il trouver de semblables avantages."

LE CANADA DEVRAIT EN AGIR DE MÊME.

Il est évident que l'Australie Occidentale comprend l'importance de ne pas ménager les faveurs aux colons si elle veut progresser et peupler la colonie; et le Canada, pour avoir sa part des classes émigrantes dont il a le plus besoin, devra offrir des avantages au moins égaux à ceux que l'on rencontre dans les autres colonies.

Des gens qui ont l'intention d'émigrer viennent souvent à mon bureau pour savoir s'il ne leur serait pas possible d'engager leur futur travail en me promettant de rembourser une avance que je leur ferais pour l'achat de leur billet, et ils me pressent souvent d'accepter de leurs amis une garantie de paiement.

Je mentionne ce fait pour montrer quel désir d'émigrer au Canada existe chez un grand nombre de journaliers de ferme, industrieux et intelligents qui seraient prêts à donner en garantie des avances qu'on leur ferait, tout ce qu'ils ont à offrir—leur futur travail.

Naturellement, il est embarrassant pour un agent de rencontrer tant d'hommes honnêtes et industrieux, qui sont incapables de trouver de l'emploi suffisamment rémunératif pour leur permettre de promouvoir leur prospérité matérielle, mais qui deviendraient au Canada de dignes, sans doute de florissants citoyens, et de se trouver dans l'impossibilité de leur offrir la moindre aide pour les mettre en état d'atteindre ce pays.

BONNE CLASSE D'ÉMIGRANTS.

Je crois que, l'année dernière, la classe des émigrants du nord de l'Angleterre, qui se recrutait surtout parmi les fermiers pratiques, a été égale, sinon supérieure à ce que l'on a eu jusqu'ici.

Quelques-uns des journaux se plaignent que les émigrants qui quittent actuellement l'Irlande sont les meilleurs de la classe agricole, et que les fermiers dont ils pourraient très bien se passer restent chez eux. C'est satisfaisant dans une certaine mesure. Mais lorsque nous réalisons combien il y a de gens anxieux d'émigrer et incapable de prélever assez d'argent pour partir avec leurs familles, on est porté à presser d'autant plus fortement l'adoption de quelque plan comme celui dont je parle ci-dessus, par lequel des centaines d'hommes dignes avec leurs familles pourraient, tout en améliorant leur condition, contribuer à la prospérité et à la grandeur du Canada.

Je ne partage pas l'opinion quelquefois exprimée que ceux qui ne peuvent prélever assez d'argent pour acheter leurs billets de passage ne sont pas des émigrants désirables. Au contraire, mon opinion, après environ six ans d'expérience, est que des centaines d'hommes actifs, industrieux et intelligents, qui dans d'autres circonstances seraient à l'aise, sont, non pas tant par leur faute qu'à cause de leur entourage, incapables de se procurer des fonds suffisants pour émigrer au Canada avec leurs familles.

RARETÉ DES SERVANTES.

Les servantes n'émigrent pas en grand nombre d'Irlande vers le Canada; de fait, j'ai remarqué que le nombre des demandes de renseignements a diminuée chez cette classe, tous les ans, du moins depuis les deux ou trois dernières années. Ceci s'explique par la demande croissante ici de la main-d'œuvre féminine: les servantes cherchent de l'ouvrage dans les fabriques et les magasins où les femmes sont employées sur une grande échelle au lieu des hommes.

Les perspectives d'une considérable émigration de servantes ne sont donc pas encourageantes, surtout étant donné qu'il ne leur est offert aucun avantage spécial en ce qui concerne les passages.

L'ANNÉE PROCHAINE.

Tout annonce pour le printemps prochain une forte émigration de cultivateurs et de garçons de ferme avec leurs familles.

J'en connais plusieurs dans ce district qui sont déjà décidés à partir pour le Canada et qui sont à disposer de leurs petites fermes ainsi que de leur matériel dans ce but.

Une veuve avec une famille de huit enfants est venue à mon bureau aujourd'hui et m'a informé qu'elle avait annoncé la vente de sa ferme et de son matériel. Elle se propose d'émigrer à Edmonton-Sud au mois de mars.

La forte dépression dans les districts agricoles qu'accusent les dernières années a causé beaucoup de pertes aux fermiers, et dans la plupart des comtés on est à tenir des assemblées et à adopter des résolutions demandant de sérieuses réductions dans les loyers, et, dans quelques cas, une décharge complète. Ces faits démontrent combien peu satisfaisants sont les perspectives pour le fermier.

Le haut-commissaire a encore une fois autorisé une circulation systématique de brochures et a fait insérer une annonce attrayante dans plusieurs des journaux locaux, ce qui a eu pour résultat une considérable augmentation dans le nombre des demandes de renseignements ; on n'en a jamais autant reçues, à cette saison, depuis au moins les six dernières années.

L'action des commissaires des Etats-Unis sur l'immigration imposant de nouvelles restrictions sur les émigrants de ce côté de l'Atlantique, aura sans doute pour résultat que le Canada recevra un plus grand nombre d'émigrants, l'année prochaine, malgré ce que l'on pourra faire à l'avenir pour nullifier son effet sur l'émigration vers les Etats-Unis. Je remarque que les compagnies de vapeurs se proposent déjà, comme moyen d'éluder ces restrictions, d'abandonner complètement les passages d'entrepont et de n'émettre que des billets de seconde classe ou intermédiaires. Si ce projet réussit, l'émigration canadienne ne tirera aucun profit des restrictions en question.

Je désire encore une fois exprimer mes remercîments au haut-commissaire pour la bonté qu'il m'a manifestée et l'aide qu'il m'a toujours si promptement et si cordialement prêtée. Je dois aussi remercier les membres du personnel à Londres ainsi que mes collègues tant du Royaume-Uni que du Canada pour leur courtoisie et leur concours.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. MERRICK,

Agent du gouvernement canadien.

RAPPORTS DES AGENTS CANADIENS ET AMÉRICAINS.

N° 1.

RAPPORT DE L'AGENT D'IMMIGRATION À QUÉBEC.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,

QUÉBEC, 31 décembre 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'bonneur de vous présenter mon rapport sur le nombre d'immigrants débarqués à ce port pendant l'année 1892, avec des tableaux indiquant le nombre de passagers de cabine et d'entrepont amenés par chaque ligne de paquebots, le nombre, la nationalité, le sexe, les états et les métiers de ceux qui se sont établis au Canada, ainsi que le nombre de ceux à destination des Etats-Unis.

Le nombre des immigrants débarqués au port de Québec, en 1892, a été de 3,704 passagers de cabine et 23,718 passagers d'entrepont. Total, 27,422.

Voici la comparaison de ces chiffres avec ceux de 1891 :—

—	1891.		1892.		Augmentation.	Diminution.
	Passagers de cabine.	Passagers d'entrepont.	Passagers de cabine.	Passagers d'entrepont.		
Angleterre	3,155	17,172	3,540	20,960	4,173	.....
Irlande	37	866	71	854	22	.....
Ecosse	37	2,140	91	1,671	.....	415
Allemagne	.....	28	.....	181	153	.....
Belgique	.....	.....	2	52	54	.....
	3,229	20,206	3,704	23,718	4,402	415
Passagers de cabine	.....	3,229	.....	3,704	415	.....
Grand total	.....	23,435	.....	27,422	3,987	415

Augmentation, 3,987.

Le nombre total de steamers qui ont amené des passagers a été de 78, et leur tonnage s'est élevé à 206,340.

Voici la durée moyenne des traversées par les diverses lignes de steamers :

Paquebots hebdomadaires, de Liverpool, 10 jours ; de Londonderry, 9 jours ; paquebots de Glasgow, de Glasgow, 11 jours ; de Liverpool, 12 jours. Ligne Dominion : paquebots hebdomadaires, de Liverpool, 9½ jours.

NOMBRE de passagers de cabine et d'entrepont par chaque ligne :—

—	Passagers de cabine.	Passagers d'entrepont.	Total.
LIGNE ALLAN.			
Steamers hebdomadaires de Liverpool	2,063	12,886	14,949
de do Londonderry	71	854	925
Steamers de Glasgow, Glasgow	91	1,671	1,762
do Liverpool	.....	265	265
	2,225	15,676	17,901
LIGNE DOMINION.			
Steamers hebdomadaires de Liverpool	1,461	7,667	9,128
LIGNE HANSA.			
Steamers de Hambourg	.....	181	181
do d'Anvers	2	52	54
	2	233	235
LIGNE BEAVER.			
Steamers de Liverpool	16	142	158
Totaux	3,704	23,718	27,422

NATIONALITÉS des passagers amenés par chaque ligne :—

—	Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Allemands.	Scandinaves.	Français et Belges.	Islandais.	Russes.			Autrichiens.	Italiens.	Suisses.	Bohémiens.	Hongrois.	Total.
								Russes.	Juifs.	Mennonites.						
LIGNE ALLAN.																
Hebdomad. de Liverpool	8,487	....	.....	616	5,184	312	34	88	122	16	43	6	..	23	18	14,949
do Londonderry	.....	925	....	....	.....	....	....	....	.....	....	....	..	..	..	....	925
Glasgow, Glasgow	....	....	1,555	5	....	...	190	....	.....	....	12	..	..	..	....	1,762
do Liverpool	9	....	.....	79	170	7	....	....	.....	....	....	..	..	..	....	265
	8,496	925	1,555	700	5,354	319	224	88	122	16	55	6	..	23	18	17,901
LIGNE DOMINION.																
Hebdomad. de Liverpool	3,800	6	4	866	3,669	241	78	57	300	61	....	..	..	28	18	9,128
LIGNE HANSA.																
De Hambourg	.....	....	.....	47	3	....	....	94	15	....	22	..	..	..	..	181
D'Anvers	.....	....	.	17	.....	26	....	...	.....	....	..	..	11	..	....	54
	.....	...	....	64	3	26	....	94	15	....	22	..	11	..	...	235
LIGNE BEAVER.																
De Liverpool	26	....	..	27	46	1	....	8	50	....	..	..	..	..	...	158
	12,322	931	1,559	1657	9,072	587	302	247	487	77	77	6	11	51	36	27,422

Le tableau suivant donne le nombre des hommes et femmes mariés et non mariés, ainsi que le sexe des enfants et nourrissons de chaque nationalité composant l'immigration de 1892:

Nationalités.	Mariés.		Non mariés.		Enfants.		Nourrissons.		Total.
	Sexe masculin.	Sexe féminin.	Sexe masculin.	Sexe féminin.	Sexe masculin.	Sexe féminin.	Sexe masculin.	Sexe féminin.	
Anglais	1,079	1,643	5,523	2,000	983	845	137	112	12,322
Irlandais	55	99	438	232	49	39	8	11	931
Ecossais	110	196	600	311	132	174	21	15	1,559
Allemands	219	268	381	156	233	226	90	84	1,657
Scandinaves	672	923	4,088	1,476	821	744	163	185	9,072
Français et Belges	62	73	221	75	68	74	6	8	587
Islandais	40	51	68	45	43	37	12	6	302
Russes	29	38	63	32	32	35	11	7	247
Juifs russes	40	82	131	49	83	60	21	21	487
Mennonites russes	13	14	9	9	11	13	1	7	77
Autrichiens	13	13	14	5	9	12	3	8	77
Italiens	1	1	3	.....	.....	.....	.....	1	6
Suisses	1	.....	7	.....	.....	2	.....	1	11
Bohémiens	6	10	6	8	5	10	2	4	51
Hongrois	6	6	6	3	4	6	3	2	36
Totaux	2,346	3,417	11,558	4,401	2,473	2,277	478	472	27,422

Les états et métiers des passagers d'entrepont, d'après la liste des passagers, étaient les suivants :—

Cultivateurs	506
Garçons de ferme et journaliers	10,894
Artisans	402
Commis, négociants, etc.	113
	11,915

TABLEAU indiquant le nombre d'immigrants débarqués à Québec que diverses sociétés ont aidé à émigrer pendant l'année 1892.

Par qui envoyés.	Adultes.		Enfants.		Nourrissons.		Total.	Destination.
	Sexe masculin.	Sexe féminin.	Sexe masculin.	Sexe féminin.	Sexe masculin.	Sexe féminin.		
Mademoiselle Macpherson	60	22	42	25	....	3	152	Stratford.
Lt.-colonel Cooper, Londres	13	1	....	....	....	....	14	Générale.
L'honorable madame Joyce, Londres; Association britannique d'émigration des femmes	11	102	....	....	5	1	119	Générale.
Société de secours pour les enfants, Londres	61	....	....	....	....	....	61	Toronto.
Mademoiselle Rye	18	....	....	40	....	....	58	Niagara.
Societé religieuse d'émigration, Londres	5	1	1	3	....	2	12	Toronto.
Le révérend monsieur Bridger, Londres	1	....	....	....	....	....	1	Montréal.
Wm. Quarrier, Glasgow	....	51	11	58	....	....	120	Brockville.
Dr Barnardo, Londres	171	64	135	63	....	....	433	Générale.
Le révérend monsieur Mussley, Belgique	14	5	7	7	....	1	34	Dalhousie, N.-B.
Société de secours pour les enfants aband., Lond.	....	6	....	....	....	....	6	Sherbrooke.
Ecole industrielle pour les filles, Glasgow	1	24	....	....	....	....	25	St-Jean, N.-B.
	355	276	196	196	5	7	1,035	

Département de l'Intérieur.

Etat du nombre des immigrants arrivés dans le port de Québec, indiquant les pays où ils se sont embarqués, pendant les saisons de 1891 et 1892 :—

Angleterre.

	1891.	1892.
Liverpool	20,054	24,500
Londres	179	.....
Bristol	94	.....
	20,327	24,500

Irlande.

Londonderry	903	925

Ecosse.

Glasgow	2,177	1,762

Allemagne.

Hambourg	28	181

Belgique.

Anvers	.....	54

RÉCAPITULATION.

Angleterre	20,327	24,500
Irlande	903	925
Ecosse	2,177	1,762
Allemagne	28	181
Belgique	.....	54
	23,435	27,422

ETAT COMPARATIF du nombre d'immigrants arrivés au port de Québec depuis l'année 1829 jusqu'à l'année 1892 inclusivement.

Années.	Angleterre.	Irlande.	Ecosse.	Allemagne et Norvège.	Autres pays.	Totaux.
1829 à 1833	43,386	102,266	20,143	15	1,889	167,699
1834 à 1838	28,561	54,904	11,061	485	1,346	96,357
1839 à 1843	30,791	74,981	16,311	.....	1,777	123,860
1844 à 1848	60,458	112,192	12,797	9,728	1,219	196,394
1849	8,980	23,126	4,984	436	968	38,494
1850	9,887	17,976	2,879	849	701	32,292
1851	9,677	22,381	7,042	870	1,106	41,076
1852	9,276	15,983	5,477	7,256	1,184	39,176
1853	9,585	14,417	4,745	7,456	496	36,699
1854	18,175	16,165	6,446	11,537	857	53,180
1855	6,754	4,106	4,859	4,864	691	21,274
1856	10,353	1,688	2,794	7,343	261	22,439
1857	15,471	2,016	3,218	11,368	24	32,097
1858	6,441	1,153	1,424	3,578	214	12,810
1859	4,846	417	793	2,722	.....	8,778
1860	6,481	376	979	2,314	.....	10,150
1861	7,780	413	1,112	10,618	.....	19,923
1862	6,877	4,545	2,979	7,728	47	22,176
1863	6,317	4,949	3,959	4,182	12	19,419
1864	5,013	3,767	2,914	7,453	.....	19,147
1865	9,296	4,682	2,601	4,770	6	21,355
1866	7,235	2,230	2,222	16,958	3	28,648
1867	9,509	2,997	1,793	16,453	5	30,757
1868	16,173	2,585	1,924	13,607	11	34,300
1869	27,876	2,743	2,867	9,626	2	43,114
1870	27,183	2,534	5,356	9,396	6	44,475
1871	23,710	2,893	4,984	5,391	42	37,020
1872	21,712	3,274	5,022	4,414	321	34,743
1873	25,129	4,236	4,803	2,010	723	36,901
1874	17,631	2,503	2,491	857	412	23,894
1875	12,456	1,252	1,768	.....	562	16,038
1876	7,720	688	2,131	.....	362	10,901
1877	5,927	663	829	.....	324	7,743
1878	7,500	913	1,425	.....	457	10,295
1879	14,113	1,088	1,602	.....	448	17,251
1880	18,647	2,485	2,845	.....	1,020	24,997
1881	24,426	2,480	2,861	.....	471	30,238
1882	33,650	5,992	4,476	.....	732	44,850
1883	29,003	10,638	5,460	.....	865	45,966
1884	24,035	3,590	3,075	.....	829	31,529
1885	13,178	1,632	1,942	.....	278	17,030
1886	17,626	2,148	2,766	.....	242	22,782
1887	25,100	2,436	4,874	.....	339	32,749
1888	22,377	1,631	4,375	.....	147	28,530
1889	17,784	1,344	2,906	.....	57	22,091
1890	17,675	1,170	2,320	.....	.....	21,165
1891	20,327	903	2,177	28	.....	23,435
1892	24,500	925	1,762	181	54	27,422
	826,607	550,476	200,573	184,493	21,510	1,783,659

Moyenne annuelle, 27,869.

Les immigrants de 1892 étaient d'une classe très supérieure; beaucoup d'entre eux ont apporté avec eux un capital considérable pour acheter des fermes améliorées ou des terres de prairie.

L'état de santé des passagers pendant le voyage a été très bon; il n'est survenu comparativement peu de décès, et la mortalité s'est surtout accusée parmi les petits enfants.

Il en est venu un grand nombre pour rejoindre des amis déjà confortablement établis dans différentes parties d'Ontario et du Nord-Ouest.

Les Mennonites étaient d'une classe semblable à celle de leurs amis qui sont arrivés ici il y a quelques années. Ils ont apporté avec eux un fort montant de

capital; ils promettent de devenir de bons colons et ne manqueront pas de contribuer beaucoup à la prospérité du Manitoba.

Les Irlandais étaient d'une classe intelligente, vigoureux et confortablement habillés. Ils allaient, à quelques exceptions près, rejoindre des amis au Manitoba.

Les Scandinaves à destination du Manitoba étaient d'une excellente classe et d'une apparence robuste. Leurs vêtements étaient bien adaptés au climat du Manitoba: ils étaient faits, pour la plus grande partie, de grosse étoffe domestique. De tels gens ne peuvent manquer de faire de bons colons et forment le noyau d'un vaste établissement de leurs compatriotes qui n'attendent que des nouvelles de leur succès pour émigrer en grand nombre.

Les Français et les Belges à destination du Manitoba et du Nord-Ouest étaient surtout des ouvriers de ferme à l'aise, qui se proposaient d'exploiter des terres.

Le résultat de l'immigration de la saison dernière à été très satisfaisant. Les émigrés ont trouvé facilement de l'emploi, surtout les journaliers expérimentés et les servantes de ménage.

J'ajouterai que, pendant la saison d'été, la demande de toutes les parties du pays pour de bons ouvriers de ferme, ayant de l'expérience dans l'agriculture. a beaucoup excédé l'offre de cette classe et a porté sur les journaliers ordinaires qui étaient disposés à consacrer leur attention aux travaux agricoles.

Le système amélioré de culture dans le Nord-Ouest et la vaste étendue de terrain mise tous les ans en culture, ont augmenté la demande de la main-d'œuvre expérimentée, de sorte que les journaliers peuvent sans difficulté toujours trouver amplement d'ouvrage pourvu que ce soient des hommes compétents qui comprennent le labour ou encore l'industrie laitière.

Par suite du développement des chemins de fer dans le Nord-Ouest et d'autres entreprises qui se rattachent à la prospérité générale que l'on remarque dans tout le pays, je crois que l'immigration sera très forte le printemps prochain, et que les émigrés trouveront facilement de l'emploi s'ils sont compétents.

La renommée du Canada comme champ d'immigration qui se répand de plus en plus dans la mère-patrie et les mesures adoptées par le ministère auront sans doute pour effet d'induire un grand nombre de fermiers et d'ouvriers agricoles avec plus ou moins de capital à leur disposition, à émigrer et à s'établir sur les fertiles terres de prairie du Manitoba et du Nord-Ouest.

Si les journaliers agricoles de la Grande-Bretagne pouvaient se convaincre combien il leur serait avantageux de se fixer dans ce pays, je n'ai pas de doute qu'il en émigrerait un plus grand nombre. A leur arrivée, ils seraient sûrs de trouver immédiatement de l'emploi, à un salaire bien plus élevé qu'ils ne pourraient obtenir dans le vieux pays, avec la perspective de devenir eux-mêmes, pourvu qu'ils fussent assidus et industrieux, des propriétaires de fermes et des patrons. Ce sont eux et les servantes de ferme dont on a le plus besoin, dont l'introduction bénéficierait au pays.

Il est beaucoup à désirer qu'il soit adopté quelque système par lequel un plus grand nombre de servantes de ménage pourraient être induites à venir au Canada: la demande de cette classe s'accroit tous les ans.

Il me fait beaucoup plaisir de pouvoir dire que les amples commodités qu'offrent les bâtiments de l'immigration, levée Louise, Québec, sont beaucoup appréciées par les émigrés. Les plus grandes précautions sanitaires sont adoptées; pas un seul symptôme de maladie ne s'est montré par ceux qui, cette saison, ont occupé les bâtiments.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. DOYLE,
Agent fédéral d'immigration.

L'honorable
Ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

PASSAGERS D'ENTREPONT.—Etat des arrivées et des départs d'immigrés à l'agence de Québec pendant l'année terminée le 31 décembre 1892.

Mois.	Arrivés *via* steamers transatlantiques.	Sexes.			Nombre total d'âmes.	Destination déclarée.							Nationalités—Restant en Canada.							Etats—Restant en Canada.							Pour le Canada, dont il n'est pas fait rapport ailleurs.	Pour les Etats-Unis, dont il n'est pas fait rapport ailleurs.
		Adultes du sexe masculin.	Adultes du sexe féminin.	Enfants ayant moins de 12 ans.		Provinces inférieures.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.	Col.-Britannique.	Etats-Unis.	Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Allemands.	Scandinaves.	Français et Belges.	Autres pays.	Cultivateurs.	Garçons de ferme.	Journaliers.	Artisans.	Commis et négociants.	Servantes.	Non classés.		
Janvier	.. ..	.....	....	....	....	....	....	...	....	..	....	....	....	....	....	.. .	....	....	....	....	...	....	....	....	....	....	.....	....
Février	.....	..	....	....	.....	....	....	....	....	..	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	....	..	....	...	....	.....	.. ...
Mars	.....	.....	...	....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	...	....	. ..	.....
Avril	.....	.....	....	...	...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	....	....	....	....	....	....	....
Mai	7338	3907	1799	1632	7338	33	1023	1043	1635	140	205	3259	2316	226	314	481	330	228	184	92	61	1935	43	21	399	1528	4079	3259
Juin	4504	2172	1223	1109	4504	22	827	756	647	54	87	2111	1200	179	511	121	188	47	147	32	79	900	19	20	218	1125	2393	2111
Juillet	4283	2167	1066	1050	4283	3	720	591	965	55	76	1873	1260	78	166	205	408	76	217	136	298	631	93	23	244	985	2410	1873
Août	2782	1408	749	625	2782	3	758	324	545	49	69	1034	1057	99	164	34	187	47	160	108	250	386	75	17	124	788	1748	1034
Septembre	2508	1156	817	535	2508	7	610	543	256	58	127	907	1130	96	109	13	179	44	30	69	148	389	87	26	127	755	1601	907
Octobre	1690	812	592	286	1690	32	532	468	153	25	79	401	934	63	101	2	187	2	....	42	119	362	47	16	125	578	1289	401
Novembre	613	293	193	127	613	1	128	93	63	16	8	304	221	30	....	....	49	...	9	8	33	83	12	4	27	142	309	304
Décembre	. ...	....	....	....	.....	....	....	....	....	....	...	....	...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.. .	.....	.....
	23718	11915	6439	5364	23718	101	4598	3818	4264	397	651	9889	8118	771	1365	856	1528	444	747	487	988	4686	376	127	1264	5901	13829	9889

P. DOYLE,
Agent fédéral d'immigration.

Département de l'Intérieur.

PASSAGERS DE CABINE.

ETAT des arrivées et des départs d'immigrés à l'agence de Québec pendant l'année terminée le 31 décembre 1892.

Mois.	Arrivés *via* steamers transatlantiques.	Sexes.			Nombre total d'âmes.	Nationalités—restant en Canada.				Etats—restant en Canada.					Pour le Canada, dont il n'est pas fait rapport ailleurs.
		Adultes du sexe masculin.	Adultes du sexe féminin.	Enfants ayant moins de 12 ans.		Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Autres.	Cultivateurs.	Artisans.	Commis et négociants.	Servantes.	Non classés.	
Janvier	....	.....	...	....	.....	.....	....	....	....	....	....	....	...	.....	.....
Février	....	....	....	.....	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	.....	....
Mars	.....	.....	.....	.	.....	..	....	....	....	....	....	....	....	.....	.. ..
Avril	.....	....	.....	.....	.....	..	....	....	....	....	....	....	....	.....	.....
Mai	600	340	205	55	600	575	8	15	2	1	....	....	5	594	600
Juin	383	187	151	45	383	344	15	24	....	....	....	....	...	383	383
Juillet	538	302	189	47	538	522	12	4	....	....	....	....	....	538	538
Août	729	430	246	53	729	698	21	10	....	....	...	....	....	729	729
Septembre	799	427	306	66	799	772	3	24	....	....	....	...	....	799	799
Octobre	548	253	235	60	548	522	12	14	....	....	....	....	...	548	548
Novembre	107	50	47	10	107	107	....	....	....	...	....	....	....	107	107
Décembre	.....	. ...	.....	.....	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	.....	. .
	3,704	1,989	1,379	336	3,704	3,540	71	91	2	1	....	...	5	3,698	3,704

P. DOYLE,
Agent fédéral d'immigration.

N° 2.

RAPPORT ANNUEL DE L'AGENT D'IMMIGRATION D'HALIFAX, N.-E.

(M. E. M. Clay.)

Bureau officiel d'immigration,
Gare du chemin de fer Intercolonial,
Halifax, N.-E., 31 décembre 1892.

Monsieur,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, mon rapport sur l'année expirée le 31 décembre 1892.

Les arrivées à ce port pendant l'année se répartissent ainsi :—

Passagers de cabine—Hommes	1,520		
Femmes	1,062		
Enfants	136		
		2,718	
Passagers d'entrepont et intermédiaires—			
Hommes	7,256		
Femmes	2,635		
Enfants	1,958	11,849	
Grand total			14,567
Moyenne mensuelle d'immigrants débarqués en 1891			843
Moyenne mensuelle pour 1892			987
Augmentation par mois en 1892			144

Conformément à vos instructions, il n'a été tenu aucun registre des passagers de cabine venus des Etats-Unis depuis le 1er juillet, ce qui explique le déclin dans les arrivées des passagers de cabine.

Le caractère des immigrants arrivés pendant l'année, tant au point de vue physique qu'au point de vue financier, a été au niveau sinon au-dessus de la moyenne de cette dernière année.

Je n'ai pas de données positives sur quoi baser mes calculs relativement à la valeur du numéraire et des effets que possédaient les immigrants, mais, renseignements pris, j'ai alloué, d'après une estimation raisonnable, $50 pour chaque immigrant canadien *bonâ fide*, ce qui donne une somme totale de $424,700 comme valeur probable du numéraire et des effets apportés au Canada par les immigrants qui sont débarqués à cette agence pendant les douze mois que couvre ce rapport.

L'immigration a été naturellement troublée par les ravages du choléra en Europe et les mesures extraordinaires adoptées par les autorités sanitaires pour empêcher la maladie de prendre pied en Canada. Le docteur Wickwire, médecin officiel à ce port, a rempli ses devoirs avec beaucoup de dévouement, et je dois faire rapport qu'aucun cas de maladie de quelque importance n'est venu à ma connaissance. Avec les nouveaux hangars de quarantaine que l'on doit construire sur l'île Lawlor l'année prochaine, et les appareils perfectionnés que l'on doit en même temps y établir, Halifax sera parfaitement protégé contre l'introduction de la contagion par les passagers océaniques.

Dans tout le cours de l'année les immigrants n'ont eu à souffrir des suites d'aucun accident soit à bord du navire soit sur les chemins de fer.

Une naissance et deux décès ont été signalés pendant l'année parmi les passagers canadiens. Il est mort un adulte et un enfant. L'adulte a été jeté à la mer, l'enfant dans le cimetière catholique romain de cette ville. L'état H fait voir le total des naissances et des décès. Au commencement de l'année on a éprouvé quelque

difficulté à faire parvenir à leurs destinations un certain nombre d'émigrants juifs qui avaient été débarqués et laissés sans ressources. Les sociétés juives et des amis de ces gens sont finalement intervenues pour les sortir d'embarras. Ils ont eu l'usage gratuit des hangars d'immigration pendant leur séjour ici.

L'état I accuse une augmentation de 159 enfants immigrants pour cette annéei sur 1891. Les enfants, en général, respiraient la santé. Ils se comportaient très bien lorsqu'on les transféra des vapeurs sur les trains.

L'incendie désastreux qui à ravagé Saint-Jean, Terreneuve, nous a envoyé un grand nombre d'habitants de l'ancienne colonie; beaucoup de ces gens se sont établis ici, tandis que les autres sont partis pour les Etats-Unis.

En vous présentant le premier rapport sur le fonctionnement de cette agence depuis qu'elle dépend du ministère de l'intérieur, je me permettrai de vous donner un court résumé de ses opérations depuis qu'elle est contrôlée directement d'Ottawa.

A la date de la confédération, l'agent était dirigée par un agent qui résidait dans la campagne et un sous-agent qui demeurait dans la ville, et dont les devoirs particuliers semblent avoir été de retirer leurs salaires. Il n'a été tenu aucun registre de l'émigration pendant les six mois à compter du premier juillet 1867 jusqu'au 31 décembre de la même année, ni pendant l'année terminée le 31 décembre 1868. L'immigration a dû assurément être faible, car les steamers de la ligne Inman (service bi-mensuel), qui transportaient alors la malle, débarquaient seulement un passager de temps à autre, tandis que les voiliers amenaient à de rares intervalles quelques immigrants, qui venaient en vertu d'arrangements spéciaux rejoindre des amis déjà établis dans la province.

En 1869, 436 immigrants ont été débarqués, soit 289 hommes, 73 femmes et 74 enfants.

Le 1er janvier 1870, le sous-agent fut notifié que l'on n'avait plus besoin de ses services et l'agent fut requis de demeurer à Halifax et de faire l'ouvrage seul. Dans le cours de cette année (1870), 437 immigrants furent débarqués à ce port. Depuis 1869 nous avons vu l'immigration augmenter à Halifax de 436, cette année-là, à 15,-053, en 1888, le plus haut chiffre que l'on ait encore atteint à cette agence.

En 1871, la compagnie de vapeurs Allan commença à transporter les malles bi-mensuelles à la place de la ligne Inman, le vapeur *Peruvian* étant le premier à arriver, le 19 juin, avec 27 passagers. Ce service bi-mensuel a toujours été continué depuis. En outre, à l'automne de 1876, le service hebdomadaire fut établi à Halifax et le steamer *Hibernian* fut le premier à débarquer des malles et des émigrants, ce qui nous donna un service bi-mensuel régulier pendant toute l'année et un service hebdomadaire durant la clôture de la navigation sur le Saint-Laurent.

Avant que le service hebdomadaire fût établi à Halifax, il y eut une forte émigration de mineurs de houille, surtout en 1872 et en 1874; la plupart de ces gens ou de leurs descendants sont aujourd'hui dans la province, heureux et prospères.

Plus tard, le gouvernement local établit un certain nombre d'Islandais dans les comtés de Halifax et de Shelburne. Ces gens ne réussirent pas aussi bien que les mineurs français et belges dont je viens de parler, surtout en ce qui concerne l'établissement de Halifax.

Les nombreuses améliorations apportées dans la méthode et les moyens de recevoir les immigrants sont apparentes pour celui qui a été témoin de l'ancien état de choses. Avant que le terminus à eau profonde eût été terminé, les passagers étaient débarqués sur le quai de la ligne Cunard, en plein air, et transportés dans des omnibus à la gare de la rue du Nord, distance d'environ un demi-mille, où les billets étaient échangés et le bagage contrôlé. Pendant les nuits froides d'hiver, la position était des plus pénibles pour les employés aussi bien que pour les malheureux voyageurs obligés de voyager. Aujourd'hui, les immigrants, qu'ils soient à destination du Canada ou des Etats-Unis, descendent du steamer dans des hangars confortables, où ils prennent leurs billets et font contrôler leur bagage, et le passager, une fois muni de son billet, est libre de monter sur le train, qui l'attend à côté des hangars d'immigration. Un personnel efficace d'agents de billets pour les vapeurs et les chemins de fer, des bureaux de télégraphe et de douane, en un mot, toutes les facilités se rencontrent maintenant là où, il n'y a que quelques années, il n'en existait aucune. Encore quel-

ques améliorations dans les hangars, et nous aurons tout ce qu'il faut pour recevoir les immigrants jusqu'à ce que leur nombre se soit considérablement accru.

Le service à cette agence, pendant les mois d'hiver, est excessivement fatiguant, vu que nous devons souvent consacrer deux ou trois nuits de la semaine à la réception des immigrants. Si, comme à Québec, les immigrants n'étaient débarqués que pendant le jour, notre travail serait beaucoup simplifié et les choses n'en iraient que mieux sous tous rapports.

En terminant, je ne dois pas oublier de mentionner ceux à qui j'ai été associé, dans ces dernières années, en ma qualité officielle. Les employés du chemin de fer Intercolonial: M. McDonald, agent; M. George M. Connors, agent de billets; M. Harry Dustan, agent au terminus en eau profonde, et d'autres, ont toujours été disposés à promouvoir les intérêts des immigrants. M. Connors surtout est un employé dévoué. Les fonctionnaires du chemin de fer Canadien du Pacifique et du Grand Tronc rendent aux étrangers qui nous arrivent tous les services qu'il leur est possible.

Les interprètes pour les compagnies transatlantiques, E. Louis Berg, ligne Allan, M. Robert Dawson, ligne Dominion, et M. Chas. Helms, ligne Allan, m'ont prêté tout leur concours et, autant que j'ai pu juger, sont des plus attentifs auprès de ceux avec qui il leur arrive de voyager. M. William Anderson, l'interprète pour le ministère, s'est montré un employé assidu et fidèle, et en lui l'émigrant nouvellement arrivé, qu'il soit à destination du Canada ou des Etats-Unis, trouve un conseiller sympathique.

Je remercie tous les fonctionnaires pour l'aide qu'ils m'ont prêtée dans l'accomplissement de mes devoirs.

Afin que la statistique de cette agence puisse être appréciée, j'ai préparé les états tabulaires ordinaires, avec quelques additions, comme suit:—

ETATS.

A.—Indique les arrivées et les départs des passagers de cabine.

B.—Fait voir les arrivées et les départs des passagers d'entrepont.

C.—Indique le classement des passagers de cabine.

D.—Indique le classement des immigrants arrivés ici avec le capital qu'ils ont apporté dans le pays.

E.—Est un tableau comparatif de l'immigration depuis 1869.

F.—Est un relevé des lignes transatlantiques et des ports d'embarquement.

G.—Indique le sexe, la nationalité et la destination des immigrants, ainsi que les compagnies transatlantiques qui les ont transportés.

H.—Fait voir les décès et les naissances en mer.

I.—Est un relevé du nombre des enfants immigrants.

J.—Indique le taux des gages à cette agence.

K.—Indique les prix des choses nécessaires à la vie.

Remerciant les fonctionnaires du ministère, à Ottawa, pour la bienveillance qu'ils m'ont constamment témoignée.

Je demeure, cher monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDWIN M. CLAY,
Agent fédéral d'immigration.

A l'honorable
Ministre de l'Intérieur,
Ottawa, Canada

ETAT A.—PASSAGERS DE CABINE.—Etat mensuel des arrivées et départs à l'agence d'immigration d'Halifax, N.-E., pendant l'année terminée le 31 décembre 1892.

Mois.	Arrivés par les vapeurs transatlantiques.	Sexes.				Destination déclarée.								Nationalités—pour le Canada.					
		Hommes.	Femmes.	Enfants ayant moins de 12 ans.	Total.	Provinces maritimes.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Etats-Unis.	Total.	Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Allemands.	Citoyens des Etats-Unis.	Total.
Janvier	236	169	60	7	236	192	27	13	2	.....	2	...	236	92	....	....	....	144	236
Février	242	159	75	8	242	172	31	19	11	2	7	....	242	127	....	...	....	115	242
Mars	261	176	71	14	261	166	29	32	18	3	13	....	261	174	....	....	....	87	261
Avril	462	286	149	27	462	286	41	54	45	15	21	..	462	270	....	4	....	188	462
Mai	371	176	183	12	371	357	11	1	1	.....	1	....	371	35	....	....	....	336	371
Juin	604	225	350	29	604	581	14	4	4	.....	1	....	604	61	...	....	....	543	604
Juillet	96	64	26	6	96	60	20	10	1	...	5	....	96	96	....	....	....	.....	96
Août	96	63	30	3	96	73	18	3	2	...	..	....	96	96	..	....	...	....	96
Septembre	65	33	28	4	65	35	16	10	2	2	....	....	65	60	5	....	....	....	65
Octobre	48	22	18	8	48	42	5	...	1	.....	....	....	48	48	....	....	....	.....	48
Novembre	103	64	31	8	103	54	20	11	11	3	4	....	103	103	...	....	....	....	103
Décembre	134	83	41	10	134	53	34	27	11	.....	9	....	134	118	6	8	2	.....	134
	2,718	1,520	1,062	136	2,718	2,071	266	184	109	25	63	....	2,718	1,280	11	12	2	1,413	2,71

AGENCE FÉDÉRALE D'IMMIGRATION,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1892.

EDWIN M. CLAY,
Agent fédéral d'immigration.

ETAT B.—PASSAGERS D'ENTREPONT—Etat mensuel des arrivées et des départs d'immigrés à l'agence d'Halifax, N.-E., pendant l'année terminée le 31 décembre 1892.

Mois.	Arrivés *via* steamers transatlantiques.	Sexes.				Destination déclarée.								Nationalités—pour le Canada.								États—Restant en Canada.							
		Hommes.	Femmes.	Enfants ayant moins de 12 ans.	Total.	Provinces inférieures.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Etats-Unis.	Total.	Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Allemands.	Scandinaves.	Français et Belges.	Citoyens des E.-U.	Autres.	Fermiers.	Garçons de ferme.	Journaliers ordinaires.	Artisans.	Commis.	Domestiques.	Non classés.	Total.
Janvier	412	244	98	70	412	81	73	50	102	6	16	84	412	194	5	2	69	26	16	....	16	6	....	160	25	4	32	101	328
Février	486	353	81	52	486	88	49	84	79	14	36	136	486	257	13	28	32	15	3	...	2	8	....	234	20	..	27	61	350
Mars	2426	1709	381	336	2426	306	235	556	725	148	111	345	2426	1300	11	136	195	208	143	17	71	155	227	974	98	10	200	417	2081
Avril	4047	2512	721	814	4047	563	427	816	864	416	144	817	4047	1820	61	209	447	306	97	67	223	185	357	1306	118	22	251	991	3230
Mai	526	345	135	46	526	222	89	31	21	4	12	147	526	241	13	13	....	....	....	110	2	....	4	230	15	6	54	70	379
Juin	328	156	135	37	328	188	47	21	15	8	7	42	328	196	....	....	....	3	4	83	....	....	....	121	9	1	80	75	286
Juillet	301	145	101	55	301	162	31	21	7	1	7	72	301	213	9	....	....	...	7	...	....	....	3	97	5	..	40	84	229
Août	320	172	86	62	320	183	23	6	6	2	3	97	320	199	8	16	...	...	....	....	....	6	1	66	44	1	26	79	223
Septembre	286	114	115	57	286	139	46	14	7	2	5	73	286	190	7	16	....	...	....	....	...	1	5	50	18	6	51	82	213
Octobre	178	61	80	37	178	80	30	9	5	1	....	53	178	120	5	....	...	...	....	....	....	2	....	34	1	1	39	48	125
Novembre	845	467	248	130	845	136	73	68	67	37	21	443	845	279	18	....	10	75	4	....	16	39	19	146	18	5	67	108	402
Décembre	1694	978	454	262	1694	194	121	165	115	14	39	1046	1694	419	15	3	30	131	16	....	34	21	14	248	39	32	101	193	648
	11849	7256	2635	1958	11849	2342	1244	1841	2013	653	401	3355	11849	5428	165	423	783	764	290	277	364	423	630	3666	410	88	968	2309	8494

AGENCE FÉDÉRALE D'IMMIGRATION,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1892.

EDWIN M. CLAY,
Agent fédéral d'immigration.

TABLEAU C.—Etat annuel des passagers qui sont arrivés ou partis de l'agence d'immigration d'Halifax, N.-E., année 1892.

Passagers de cabine.	Adultes, 12 ans et au-dessus.		Au-dessous de 12 ans.		Total.	Montant total apporté.	
	Hommes.	Femmes.	S. masculin.	S. féminin.			$ cts.
Via steamers transatlantiques	1,520	1,062	77	59	2,718	Effets	
Via Etats-Unis	...	...	...	...	...	Numéraire	
Total	1,520	1,062	77	59	2,718	Total	

Nationalités.						Métiers ou occupations.		Destination déclarée.								
								Provinces maritimes.								
Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Allemands.	Citoyens des E.-U.	Total.	Non classés.	Total.	N.-E.	N.-B.	I.P.-E.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du N.-O.	Colombie-Britanniq.	Total.
1,280	11	12	2	1,413	2,718	2,718	2,718	1,896	167	8	266	184	109	25	63	2,718

Arrivées dont il n'est pas fait rapport ailleurs—
Pour le Canada 2,718

EDWIN M. CLAY,
Agent fédéral d'immigration.

AGENCE FÉDÉRALE D'IMMIGRATION,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1892.

ÉTAT D.—Rapport annuel des arrivées et des départs d'immigrés à l'agence d'Halifax, N.-E., pour l'année 1892.

Passagers d'entrepont.	Adultes, 12 ans et au-dessus.		Au-dessous de 12 ans.		Total.	Montant total apporté.	
	Hommes.	Femmes.	S. masculin.	S. féminin.			$ cts.
Via steamers transatlantiques	7,256	2,635	1,166	792	11,849	Effets	141,566 00
Via Etats-Unis	.....	.....	.....	.....	.....	Numéraire	283,134 00
Total	7,256	2,635	1,166	792	11,849	Total	424,700 00

Nationalités.									Métiers ou occupations.								Destination déclarée.									
Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Allemands.	Scandinaves	Français et Belges.	Citoyens des E.-U.	Autres pays.	Total.	Cultivateurs	Ouvriers agricoles.	Journaliers.	Artisans.	Commis, commerç'ts.	Servantes.	Non classés.	Total.	Provinces inférieures. N.-E.	N.-B.	P.E.I	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du N.-O.	Col.-Britannique.	Etats-Unis.	Total.
5,428	165	423	783	764	290	277	364	8,494	423	630	3,666	410	88	968	2,309	8,494	1,778	539	25	1,244	1,841	2,013	653	401	....	11,849
929	25	8	636	1,278	124	...	355	3,355	124	128	1,688	77	22	529	787	3,355	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	....	3,355	.....

Arrivées non rapportées ailleurs—
Pour le Canada 8,494
Pour les Etats-Unis 3,355

Total 11,849

EDWIN M. CLAY,
Agent fédéral d'immigration

AGENCE FÉDÉRALE D'IMMIGRATION,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1892.

TABLEAU E.—Etat comparatif de l'immigration arrivée à l'agence d'Halifax, N.-E., entre les années 1869 et 1892 inclusivement.

Années	Sexes.				Nationalités.					Observations.
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.	Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Autres.	Total.	
1869....	289	73	74	436	.....	.....	.....	.....	436	Pas de registre des nationalités.
1870....	258	101	78	437	214	93	102	28	437	
1871....	317	132	101	550	339	40	72	99	550	
1872....	689	396	347	1,432	1,187	88	137	20	1,432	
1873....	1,037	414	202	1,653	972	22	117	542	1,653	
1874....	781	321	423	1,525	889	78	167	391	1,525	
1875....	374	136	233	743	551	44	21	127	743	
1876....	320	90	106	516	409	18	21	68	516	
1877....	607	200	124	931	580	99	35	217	931	
1878 ...	1,256	429	366	2,051	1,280	329	133	309	2,051	
1879....	2,503	751	701	3,955	2,516	706	67	666	3,955	
1880....	1,921	626	548	3,095	1,754	681	165	495	3,095	11 mois.
1881....	2,028	801	817	3,646	2,248	766	223	409	3,646	13 do
1882 ...	4,970	2,086	1,667	8,723	5,597	999	514	1,613	8,723	
1883....	4,589	2,029	1,857	8,475	5,435	1,178	237	1,625	8,475	
1884....	3,033	1,193	1,378	5,604	4,097	637	190	680	5,604	
1885....	2,440	958	1,029	4,427	2,906	539	262	720	4,427	
1886....	3,305	1,302	1,049	5,656	4,336	488	511	321	5,656	
1887 ..	6,305	2,532	1,837	10,674	7,261	839	694	1,880	10,674	
1888....	9,030	3,410	2,613	15,053	9,785	750	1,327	3,191	15,053	
1889....	7,430	3,054	1,844	12,328	6,303	370	1,027	4,628	12,328	
1890....	5,817	2,180	1,440	9,437	5,952	259	588	2,638	9,437	
1891....	5,996	2,555	1,567	10,118	6,203	181	602	3,132	10,118	
1892....	7,256	2,635	1,958	11,849	6,357	190	431	4,871	11,849	

Grand total, 123,314. Moyenne annuelle, 5,138.

EDWIN M. CLAY,
Agent fédéral d'immigration.

AGENCE FÉDÉRALE D'IMMIGRATION,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1892.

ETAT F.—Etat indiquant le lignes de vapeurs qui ont amené des immigrants pendant l'année 1892, ainsi que les ports où ces immigrants se sont embarqués.

Lignes de vapeurs.	Service.	Ports anglais.					Ports écossais.		Ports irlandais.			Observations.
		Liverpool.	Londres.	Plymouth et Dartmouth.	Southampton.	Autres ports en Angleterre.	Glasgow et Greenock.	Autres ports en Ecosse.	Queenstown.	Londonderry.	Galway.	
Allan	Hebdomadaire	1,681								73		Ce relevé ne comprend pas les passagers de cabine.
	Bi-mensuel	681							57			
	Ecossais						420			44		
	Supplémentaire	734										
Dominion	Hebdomadaire	1,030								14		
Allan et Dominion		4,588										
Total		8,714					420		57	131		4,588 étrangers.

RECAPITULATION.

Total Liverpool	8,714
Glasgow et Greenock	420
Queenstown	57
Londonderry	131
Etats-Unis	277
Ports de Terreneuve	2,250
Immigration totale	11,849

EDWIN M. CLAY,
Agent fédéral d'immigration.

AGENCE FÉDÉRALE D'IMMIGRATION,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1892.

TABLEAU G.—Tableau indiquant le sexe, la nationalité et la destination des passagers d'entrepont débarqués à cette agence, pendant l'année 1892, par les lignes Allan et Dominion.

Lignes.	Sexes.				Nationalités.								Destination.									
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Total.	Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Allemands.	Scandinaves.	Français et Belges.	Autres pays.	Total.	Nouv.-Ecosse.	N.-Brunswick.	Ile du P.-E.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	T. du N.-O.	C.-Britanniq.	Etats-Unis.	Total.
Allan—Hebdomad..	2,314	747	595	3,656	1,681	73	....	562	920	118	302	3,656	350	100	....	337	521	794	342	149	1,063	3,656
Allan—Semi-mens..	1,093	708	315	2,116	1,668	55	....	75	243	28	47	2,116	495	204	13	258	160	119	39	43	785	2,116
Allan—Supplément.	1,430	347	419	2,196	868	44	420	327	239	133	165	2,196	164	74	5	242	584	568	177	114	268	2,196
Dominion.....	1,486	452	518	2,456	1,015	14	15	455	640	112	205	2,456	116	34	...	149	512	504	85	74	982	2,456
	6,323	2,254	1,847	10,424	5,232	186	435	1,419	2,042	391	719	10,424	1,125	412	18	986	1,777	1,985	643	380	3,098	10,424

OBSERVATIONS.—Les bateaux semi-mensuels de la ligne Allan arrêtent à Saint-Jean, Terreneuve.

Total.....	10,424
Citoyens des Etats-Unis.....	277
Terreneuviens par d'autres bateaux.....	1,149
	11,849

EDWIN M. CLAY,
Agent fédéral d'immigration.

AGENCE FÉDÉRALE D'IMMIGRATION,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1892.

TABLEAU H.—Naissances et décès en mer parmi les immigrants en destination d'Halifax durant l'année expirée le 31 décembre 1892.

Lignes.	Date de l'arrivée.	Naissances.	Décès.	Sexe.	Destination originaire du défunt.	Observations
Labrador.	12 mars..	....	1	Homme	Etats-Unis..... ..	Jeté à la mer.
Manitoban.....	18 do ..	.... ..	1	do .	Vancouver, C.-B .	do
Numidian	20 do ..	....	1	Nouv-né	Etats-Unis...	do
Parisian.....	2 avril ..	.....	1	do ..	Winnipeg.....	Inhumé à Halifax.
Peruvian.	12 do	1	1	.....	do	Parents allant à Winnipeg.
Vancouver	3 déc. ..	. .....	. .....	... ...	Etats-Unis.	Allant aux E.-U. Jeté à la mer.
Oregon.....	3 do	1	.....	Nouv-né	do	Mort 8 hrs. après sa naissance.

EDWIN M. CLAY,
Agent officiel d'immigration.

AGENCE OFFICIELLE D'IMMIGRATION,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1892.

TABLEAU I.—Etat indiquant le nombre d'enfants débarqués de l'agence d'immigration d'Halifax, N.-E. pendant l'exercice expiré le 31 décembre 1892.

Bateaux à vapeur.	Date de l'arrivée.	Par qui envoyés.	Sexes.			Destination.
			Masculin.	Féminin.	Total.	
Mongolian.....	5 mars ..	Mlle Rye.....	.....	31	31	Niagara.
Oregon.	27 do ..	Dr Stephenson.....	42	.....	42	Hamilton et Winnipeg.
Carthaginian..... ...	27 do ..	Dr Barnardo.....	300	3	303	Winnipeg et Toronto.
Buenos Ayrean..	5 avril ..	M. Quarrier	130	.....	130	Brockville.
Sarnia	10 do ..	M. Wallace	128	11	139	Belleville.
do	10 do ..	M. Fegan	96	.....	96	Toronto.
Peruvian..	12 do ..	Mme Birt.....	42	.....	42	Knowlton.
Hibernian....	19 sept. ..	Mlle Sterling.....	4	2	6	Aylesford, N.-E.
		Total....	742	47	789	
		Total, 1891.....	532	98	630	
		Aug. pend. 12 mois sur '92...			159	

EDWIN M. CLAY,
Agent officiel d'immigration

AGENCE OFFICIELLE D'IMMIGRATION,
HALIFAX, 31 décembre 1892.

Département de l'Intérieur.

TABLEAU J.—Taux moyen des salaires à l'agence d'Halifax pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

EMPLOI.	SALAIRES. De	SALAIRES. à
	$ cts.	$ cts.
Garçons de ferme, par jour, sans pension	1 00	1 25
do par semaine avec pension	3 00	5 00
Servantes de ferme, avec pension	5 00	8 00
Maçons, par jour, sans pension	2 50	3 50
Briqueteurs do do	2 50	3 25
Charpentiers do do	1 50	2 50
Bûcherons do do	1 00	1 25
Charpentiers de navires, par jour, sans pension	1 00	1 25
Forgerons, par jour, sans pension	1 10	1 50
Charrons do do	1 25	2 50
Jardiniers, avec pension	1 25	1 50
Cuisinières, par mois	10 00	20 00
Blanchisseuses, par mois	5 00	8 00
Servantes, par mois	6 00	12 00
Jardiniers, par jour, sans pension	1 00	1 25
Mineurs, par jour	1 00	1 25
do à la pièce font souvent $4.15 par jour.		
Employés de scieries, par jour, sans pension	1 00	1 50
Mécaniciens, par jour, sans pension	1 75	2 50
Selliers, par semaine	6 00	9 00
Cordonniers, par semaine	6 00	9 00
Tailleurs, par semaine	5 00	8 00

EDWIN M. CLAY,
Agent officiel d'immigration.

AGENCE OFFICIELLE D'IMMIGRATION,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1892.

TABLEAU K.—Prix de détail des articles d'alimentation et de vêtement à l'usage des classes ouvrières en 1892, à l'agence d'immigration d'Halifax, N.-E.

Provisions.	Prix. De	Prix. à	Vêtements, etc.	Prix. De	Prix. à
	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.
Lard fumé, par lb	0 11½	0 13	Habits, tweed	3 00	6 00
Pain, 1re qualité	0 07	0 07	Pardessus	12 00	18 00
do bis	0 07	0 07	Pantalons, tweed	1 00	4 00
Beurre, salé	0 19	0 20	Gilets do	1 25	2 00
Bœuf, la lb	0 08	0 12	Chemises, flanelle	1 00	2 50
do le quartier	0 04	0 07	do coton	0 50	1 25
Chandelles, la lb	0 10	0 25	Camisoles, tricot, laine	0 75	1 50
Fromage, la lb	0 15	0 20	Caleçons, laine	0 75	1 50
Café, la lb	0 30	0 40	Chapeaux, feutre	1 00	2 50
Farine de maïs, le baril	2 80	3 10	Chaussons, laine	0 25	0 50
Œufs, la douz	0 20	0 25	do coton	0 25	0 50
Froment, le baril, 1re qual	4 25	5 25	Couvertures	1 75	8 00
do do 2e do	3 50	.....	Couvertures de voyage	1 75	3 00
Poisson, morue sèche, le quint.	3 50	5 00	Flanelle, la verge	0 20	0 40
Hareng, la lb	2 75	5 50	Coton à chemise	0 07	0 15
Mouton, la lb	0 05	0 10	do draps, la verge	0 18	0 85
Moutarde, la lb	0 30	0 35	Etoffe canadienne, la verge	0 50	1 50
Bois de corde	2 50	3 50	Souliers d'hommes	1 00	6 00
Jambon, la lb	0 10	0 18	do de femmes	0 25	5 00
do épaules	0 09	0 16	Pardessus en caoutchouc, pour hommes	0 65	2 50
Lait, la pinte	0 05	0 07	Pardessus en caoutchouc, pour femmes	0 50	2 25
Farine d'avoine, le 100 lbs	2 50	3 25			
Poivre, la lb	0 30	0 40			
Lard, la lb	0 08	0 12			
Pommes de terre, le boisseau	0 35	0 60			
Riz, la lb	.....	0 05			
Savon, jaune	0 05	0 07			
Sucre, brun	0 04	0 05			
Sel, la lb	0 01½	0 02½			
Thé, noir	0 25	0 40			
Tabac, la lb	0 60	1 00			
Veau, la lb	0 10	0 15			

EDWIN M. CLAY,
Agent officiel d'immigration.

AGENCE OFFICIELLE D'IMMIGRATION,
HALIFAX, N.-E., 31 décembre 1892.

13—5½******

N° 3.

RAPPORT DE L'AGENT D'IMMIGRATION DE MONTRÉAL.

(M. J. J. Daley).

Agence d'immigration de l'État.
Montréal, 31 octobre 1892.

A l'honorable ministre de l'intérieur,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon vingt-troisième rapport annuel des opérations de cette agence, avec les états tabulaires de la statistique ordinaire pour les dix mois expirés le 31 octobre 1892, que vous trouverez, j'espère, satisfaisants.*

L'état A indique le nombre des arrivées et des départs d'immigrants, à cette agence, ainsi que le sexe, la nationalité et l'occupation des immigrants, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

L'état B indique le nombre d'enfants amenés à cette agence, qui en avait soin, et leur destination pendant l'année dernière.

L'état C indique le nombre d'immigrants dont la demande a été faite à l'agence de Montréal.

L'état D indique le taux moyen des gages pendant l'année.

L'état E donne la liste des prix en détail des articles d'alimentation et de vêtements à l'usage des classes ouvrières.

SERVANTES.

Je regrette d'avoir à dire que les arrivées de personnes de cette classe si désirable ont été, pendant la saison qui vient de finir, complètement insuffisantes pour répondre à la demande. Celles qui sont venues cependant ont immédiatement eu de bonnes situations et de bons gages. S'il était possible d'engager quelques centaines de femmes et de filles respectables à venir ici prendre de l'emploi comme domestiques, il n'y aurait aucune difficulté à leur trouver de bonnes situations dans la ville et le voisinage.

HOMMES DE PROFESSIONS, COMMIS.

Il n'y a pas de demande pour les hommes de professions, les commis, les commis-marchands, et cette classe de gens ont beaucoup de difficulté à trouver de l'emploi.

ARTISANS.

Il est arrivé ici pendant cette saison bon nombre d'artisans, dont la grande majorité a trouvé de l'occupation par l'entremise de cette agence. Ceux qui n'ont pas trouvé d'emploi ont eu la prudence de laisser la ville pour aller en chercher dans les districts ruraux, où il y a presque toujours de l'ouvrage à l'entreprise pour les briquetiers, les charpentiers, les ferblantiers, etc.

*N.B.—Ces états ont été depuis complétés jusqu'à la fin de décembre 1892.

JOURNALIERS ET MANŒUVRES DE CHEMINS DE FER.

Les immigrants de cette classe arrivés ici n'ont eu aucune difficulté à se procurer de l'ouvrage. La saison a été très bonne pour eux. Les gages ont été de passables à bons, et la température du printemps et des mois d'été a été favorable au travail du dehors, et il y a eu peu de temps de perdu par le mauvais temps.

Les entrepreneurs de constructions, de prolongements de lignes de chemins de fer, d'améliorations de havres et autres travaux publics, ont recherché tout ce qu'ils ont pu trouver de journaliers capables et bien portants.

MAIN-D'ŒUVRE POUR LA FERME ET JARDINIERS.

La main-d'œuvre pour la ferme des deux sexes et les jardiniers ont été très recherchés à cette agence, et tous ceux qui se sont adressés ici ont immédiatement trouvé de l'ouvrage à de bons gages. La demande de cette classe a excédé les arrivées, et on encourage ces gens à venir ici en grands nombres, pourvu qu'ils y arrivent en temps propice.

ACCOMMODATION POUR LES IMMIGRANTS.

On a accommodé temporairement à cette agence pendant la dernière saison 266 immigrants, classifiés comme suit:—hommes, 76; femmes, 24; enfants, 166; total, 266. Ils ne restaient ici que peu de temps, en attendant le départ de leur convoi, ou pour chercher de l'emploi. M. Regimbal a rendu de bons services sous ce rapport, et leur a rendu leur séjour aussi confortable que possible dans les circonstances.

LE DANGER DU CHOLÉRA.

La terrible maladie, le choléra, qui a été à l'état d'épidémie dans plusieurs villes et territoires de l'Europe, et qui y a fait des milliers de victimes, à fait craindre au gouvernement et aux autorités médicales que ce terrible fléau pût s'indroduire dans ce pays par l'entremise des immigrants et de leurs effets apportés avec eux des pays infectés. Les mesures de précautions sanitaires les plus strictes ont été prises contre tous les steamers à passagers venant des villes infectées et d'ailleurs. Il est agréable de constater que le Dominion a heureusement échappé au fléau, et il n'a été fait rapport d'aucun cas de choléra asiatique nulle part en Canada, et j'attribue ce résultat à la stricte mise en force des règlements sanitaires et de quarantaine. Cependant la crainte du choléra a eu un mauvais effet sur l'immigration de cette saison durant la dernière partie de l'été, qui jusqu'à cette époque avait été satisfaisante. Beaucoup d'immigrants qui s'étaient proposés de venir, ont remis la chose du moins pour cette année, à cause des règlements de quarantaine.

SANTÉ DES IMMIGRANTS.

Je prends plaisir à dire que la santé générale des immigrants a été bonne, qu'aucune maladie contagieuse ou épidémique n'a fait son apparition, et qu'il n'y a eu qu'un seul cas qui ait requis l'assistance médicale. Ce cas a été traité à l'hôpital général.

COMPAGNIES DE VAPEURS ET DE CHEMINS DE FER.

Le transport des immigrants et de leurs effets par les compagnies de vapeurs et de chemins de fer a été satisfaisant, si l'on excepte le retard inévitable des vapeurs à passagers causé par la quarantaine durant la dernière partie de la saison, par crainte du choléra. Les immigrants n'ont pas eu à se plaindre des employés des vapeurs et des chemins de fer; au contraire, ils ont rapporté qu'on leur a donné bons traitements et bonne accommodation pendant qu'ils étaient en route.

Il faut aussi remarquer qu'aucun accident n'est arrivé à aucun des immigrés Sous ce rapport, je dois dire que le gouvernement ainsi que les agents d'immigration des lignes de vapeurs transatlantiques ont comme d'habitude fait leur devoir efficacement.

TRAVAIL DU BUREAU.

Les devoirs de cette agence ont été remplis attentivement; on a donné une attention prompte et soignée à la correspondance et aux lettres de demandes de renseignements. Les vapeurs à passagers amenant des immigrants ainsi que les convois de chemins de fer étaient visités régulièrement, et on faisait aux nouveaux venus une réception cordiale. Ils étaient expédiés à leur destination sous le plus court délai possible. On voyait au transbordement des émigrés des vapeurs aux convois de chemins de fer, ainsi qu'à leur bagage, afin qu'il ne fut pas perdu ou égaré, et lorsque nécessaire, on envoyait des dépêches télégraphiques à leurs amis, les informant de leur arrivée ou de leur besoin d'argent. On leur donnait invariablement des informations et des conseils sûrs.

L'année qui vient de finir a été en somme une bonne année pour l'immigration, nonobstant le ralentissement partiel qui s'est fait sentir durant la dernière partie de la saison, par suite de la crainte du choléra. Les immigrants appartenaient à une classe supérieure, et arrivaient bien pourvus de fonds pour défrayer toutes leurs dépenses nécessaires. La grande majorité se dirigèrent vers le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest. D'après les conversations que j'eus avec eux, j'appris qu'ils avaient l'intention de prendre des terres pour les exploiter. Ceux qui sont restés à la ville appartenaient à cette classe à qui l'on peut procurer de l'ouvrage immédiatement, et tous étaient anxieux de gagner une honnête existence.

M. A. Bodard, agent d'immigration pour la France et la Belgique, qui a son bureau dans cette bâtisse, a beaucoup fait, et fait beaucoup pour la cause de l'immigration de nationalités dont il s'occupe spécialement. Son rapport donne les explications des opérations de la saison dernière comme suit:—Que jusqu'au 31 octobre de cette année il était arrivé à Montréal neuf cents émigrés de France et de Belgique. Qu'il avait été informé du départ de ces émigrés d'Europe par les agents des lignes de vapeurs européennes, ou par communications reçues directement de ces gens. Qu'ils ont été dirigés sur cette agence, ou ils ont été traités avec soin.

Du nombre total des arrivés ici, 480 étaient belges, 395 français et 24 suisses. Que la grande majorité, disons 800, allèrent au Manitoba, au Nord-Ouest et à la Colombie-Britannique. M. Bodard attribue la grande quantité de Belges qui sont venus ici au bon résultat du travail fait par les trois délégués fermiers qui ont été du Manitoba en Belgique; et que n'y ayant pas eu de telle délégation en France explique le petit nombre d'immigrants, relativement, venus de ce pays. M. Bodard a fait tout en son pouvoir pour aider les délégués, dont les travaux ont parfaitement réussi, comme cela est établi par le fait qu'un grand nombre de ces gens accompagnèrent les délégués au Canada. La majorité de ces gens étaient des agriculteurs. La plus grande partie s'embarquèrent à Anvers, et à cause de la compétition que se faisaient les agents des lignes de vapeurs, les prix de passage y étaient moins élevés qu'ailleurs. La ligne Allan en a transporté le plus grand nombre, puis la ligne Dominion, la *Hamburg American Packet Company*, et la ligne Beaver, chacune dans l'ordre indiqué, emmenant le surplus. Il faut ajouter aux chiffres ci-dessus, 250 à 300 autres qui vinrent *viâ* le Hâvre et Boulogne à New-York, et de là à Montréal. La plupart de ceux qui vinrent de cette manière se fixèrent, règle générale, dans la province de Québec. Comme je l'ai dit plus haut, la grande majorité des immigrants qui allèrent au Manitoba et au Nord-Ouest étaient des agriculteurs. La moitié de ces immigrants ont de suite pris des homesteads, et les autres se sont engagés comme garçons de ferme à des cultivateurs anglais, à des gages variant de $25 à $40 par mois. Ces derniers ont l'intention de prendre des homesteads aussitôt qu'ils auront gagné assez d'argent pour acheter un équipement agricole. Il est agréable d'apprendre que tous ces colons ont exprimé leur entière satisfaction d'être venus dans ce pays. M. Bodard désire remercier M. A. Regimbal, du personnel de l'immigration, pour l'aide qu'il lui a rendu en s'occupant et en prenant soin de ces immigrants.

SOCIÉTÉ PROTECTRICE D'IMMIGRATION DES FEMMES.

Les immigrantes qui ont voulu pendant cette saison prendre avantage du "Home," y ont été envoyées, et elles ont été satisfaits du bon traitement qu'elles y ont reçu. Celles qui cherchaient de l'emploi y sont demeurées jusqu'à ce qu'on leur ait procuré des situations.

Avant de clore ce rapport, je désire remercier les agents et le personnel des compagnies de vapeurs et de chemins de fer, ainsi que les autres personnes qui m'ont prêté leur aide, de même qu'au personnel de cette agence, pendant la dernière saison.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN J. DALEY.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur,
Ottawa.

TABLEAU A.—État indiquant les arrivées et départs d'immigrants à

Mois.	Arrivés *viâ* les steamers trans-atlantiques.	Arrivés *viâ* Etats-Unis.	Sexes.			Nombre total d'individus.	Destination déclarée.						Anglais.
			Hommes.	Femmes.	Enfants au-dessous de 12 ans.		Québec.	Ontario.	Manitoba.	Terr. du Nord-Ouest.	Col.-Britannique.	Etats-Unis.	
Janvier	.....	302	153	67	82	302	38	69	53	19	47	76	128
Février	.....	320	166	78	76	320	38	67	61	21	49	84	115
Mars	.....	597	289	179	129	597	64	125	72	32	44	260	192
Avril	526	765	703	322	266	1,291	205	189	210	85	75	527	524
Mai	2,581	182	1,411	665	687	2,763	724	333	523	231	105	847	1,192
Juin	2,356	247	1,224	613	766	2,603	547	360	578	143	89	886	943
Juillet	1,736	.....	780	505	451	1,736	376	163	413	86	51	647	646
Août	1,735	.....	804	474	457	1,735	441	149	375	126	83	561	812
Septembre	832	.....	359	243	230	832	173	69	161	27	23	379	309
Octobre	621	.....	314	191	116	621	182	108	140	47	36	108	418
Novembre	395	.....	213	97	85	395	57	36	62	23	15	202	162
Décembre	.....	252	143	65	44	252	43	69	75	22	33	10	156
Total	10,782	2,665	6,559	3,499	3,389	13,447	*2,888	1,737	2,723	862	650	4,587	5,597

* Y compris trente et un pour le Nouveau-Brunswick, savoir, 1er mai, 28 juillet et 2 septembre.

MONTRÉAL, 31 décembre 1892.

l'agence de Montréal pendant l'année terminée le 31 décembre 1892.

Nationalités—Restant en Canada.						Occupations—Restant en Canada.											
Irlandais.	Ecossais.	Allemands.	Scandinaves.	Français et Belges.	Autres pays.	Cultivateurs.	Garçons de ferme.	Journaliers.	Artisans.	Commis et négociants	Servantes.	Non classés.	Pour le Canada, non rapportés ailleurs.	Pour les Etats-Unis, non rapportés ailleurs.	Pour le Canada, rapportés ailleurs.	Pour les Etats-Unis, rapportés ailleurs.	Argent.
																	$
17	11	15	8	12	35	12	33	41	25	....	19	96	226	76	.....	....	9,500
17	8	17	13	10	56	13	34	43	26	3	24	93	236	84	.....	....	8,200
22	17	14	18	10	64	17	33	66	38	5	18	160	337	260	.....	....	12,900
47	31	27	17	56	62	82	63	218	53	9	44	295	764	527	....	....	30,700
48	62	91	66	108	349	158	182	462	120	27	179	788	938	737	978	110	76,400
56	74	68	60	105	411	144	154	343	124	24	137	791	1,054	793	663	93	67,500
41	36	31	16	44	275	81	115	245	63	45	76	464	572	592	517	55	43,000
51	43	33	21	67	147	56	105	173	120	134	53	533	484	422	690	139	45,500
11	8	11	87	8	19	13	15	125	52	17	38	193	122	279	331	100	18,100
18	12	....	36	20	9	36	37	72	76	36	52	204	395	82	118	26	20,100
9	7	....	15	....	.....	4	12	53	22	4	25	73	117	202	76	....	7,700
22	14	1	22	10	17	6	37	69	21	3	15	91	242	10	.....	...	9,800
359	323	308	379	450	1,444	622	820	1,910	740	307	680	3,781	5,487	4,064	3,373	523	349,400

Note.—Au 1er juillet on a cessé de tenir compte des arrivées *viâ* les Etats-Unis par ordre du département.

JOHN J. DALEY,
Agent officiel d'immigration.

ÉTAT B.—Indiquant le nombre d'enfants reçus à cette agence, aux soins de qui et leur destination, pendant l'année expirée le 31 décembre 1892.

Date.	Nom de la personne en charge.	Nombre d'enfants.	Destination.	Par qui envoyés.
1892.				
7 mars..	Mlle Soffa	31	Niagara Home	Mlle Rye.
30 do ..	M. Owen	303	Ontario	Dr Barnardo.
30 do ..	M. Green	75	do et Manitoba	Dr Stevens.
6 avril..	M. Campbell	130	Brockville	M. Quarrier.
12 do ..	Mme Wallace	135	Belleville	M. Wallace.
12 do ..	M. Butland	98	Toronto	M. Fegan.
14 do ..	M. Drummond	42	Knowlton	Mme Birt.
3 mai ..	M. Pady	19	Montréal	M. Pady.
15 do ..	Mme Birt	52	Knowlton	Mme Birt.
18 do ..	Mlle Smethurst	24	Belleville	M. Wallace.
25 do ..	Rév. Rossall	43	Montréal	Rév. Rossall.
30 do ..	Mlle Soffa	58	Niagara Home	Mlle Rye.
5 juin..	M. Henderson	25	Stratford	Mlle McPherson.
15 do ..	Mme Wheeler	21	Belleville	M. Wallace.
19 do ..	Mlle Birt	35	Knowlton	Mme Birt.
27 do ..	Père Seddon	62	Montréal	Père Seddon.
27 do ..	M. Hopkins	85	Stratford	M. Middlemore.
4 juil...	M. Owen	160	Toronto	Dr Barnardo.
5 do ..	Inconnu	34	Manitoba et Toronto	do
15 août..	M. Pady	47	Montréal	M. Pady.
16 sept...	M. Owen	111	Toronto	Dr Barnardo.
21 do ..	Mlle Lacey	42	Montréal	Mlle Lacey.
30 do .	M. Smart	50	do	Société de Salford.
23 oct...	M. Owen	127	Peterboro'	Dr Barnardo.
		1,809		

ETAT C.—Rapport des immigrants demandés à l'agence de Montréal, du 1er janvier au 31 décembre 1892.

Classe de main-d'œuvre.	Nombre	Nombre	Observations.
	1892.	1891.	
Briquetiers	.....	1	Pas de demande.
Forgerons	8	8	Faible demande.
Chaudronniers	.....	.....	Pas de demande.
Relieurs	.....	.....	do
Boulangers	6	12	do
Brasseurs	.....	4	do
Briqueteurs	.....	21	do
Charpentiers	66	23	Demande limitée.
Meubliers	10	.....	do
Tonneliers	4	2	do
Tisseurs, filatures de coton	.....	.....	Pas de demande.
Fileurs do	.....	.....	do
Cardeurs do	.....	.....	do
Teinturiers do	.....	.....	do
Servantes—cuisinières	120	164	Grande demande.
do bonnes	68	97	do
do blanchisseuses	19	43	do
do ménagères	255	377	do
do de table	17	45	do
do de ferme	16	64	do
Garçons d'écurie	55	82	do
Jardiniers	14	18	Bonne demande.
Garçons de de ferme	90	185	Grande demande.
Journaliers ordinaires	1,165	1,039	do
Artisans—ouvriers à l'établi	.....	6	Pas de demande.
do tourneurs	1	.....	do
do ajusteurs	13	5	do
do mouleurs	16	15	do
do constructeurs de moulins	.....	.....	do
do modeleurs	.....	4	do
Meuniers, mineurs	50	.....	Demande limitée.
Peintres	19	10	Peu de demande.
Plâtriers	1	2	do
Plombiers	9	10	do
Carriers	.....	17	Pas de demande.
Riveurs	.....	.....	do
Ouvriers de laminoirs	.....	.....	do
Maçons	53	21	Demande par occasion.
Tailleurs de pierre	15	.....	do
Cordonniers	6	4	Il n'en faut pas.
Tailleurs	6	6	do
Ferblantiers	13	.....	do
Tisseurs, filatures de laine	.....	.....	Pas de demande.
Fileurs do	.....	.....	do
Cardeurs do	.....	.....	do
Tricoteurs do	.....	.....	do
Teinturiers do	.....	.....	do
Aides do	14	25	Rarement demandés.
Commissionnaires (garçons)	20	27	Demande limitée.
Ménages pour travail de ferme	14	15	Grande demande.
Gardes-magasins	3	5	Pas demandés.
Garçons d'hôtels	4	7	Pas de demande.
Valets d'écuries	12	.....	do
Garçons pour ouvrage de fabriques	9	.....	do
Filles pour do do	17	.....	do
Conducteurs d'attelages	3	50	do
Cochers	3	.....	do

ETAT D.—Prix au détail des articles ordinaires d'alimentation et de vêtement à l'usage des classes ouvrières à l'agence de Montréal en 1892.

Articles d'alimentation.	Prix. De	Prix. À	Articles de vêtement.	Prix. De	Prix. À
	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.
Lard fumé, la lb	0 12	0 15	Habits, tweed	4 00	5 00
Pain blanc, 1re qualité, 4 lbs	0 15	0 18	Pardessus, tweed	6 00	10 00
do bis, 6 lbs	0 13	0 15	Pantalons do	2 50	3 00
Beurre salé	0 22	0 27	Gilets do	1 00	1 50
do frais	0 25	0 30	Chemises, flanelle	0 50	0 75
Bœuf, 7c. à 12c., mouton, 10c., veau, 10c., lard	0 00	0 10	do coton	0 50	0 75
Bière, la pinte	0 10	0 12	Camisoles, tricot	0 40	0 75
Chandelles	0 00	0 10	Caleçons, laine	0 50	0 75
Fromage	0 12	0 15	Chapeaux, feutre	1 00	1 50
Café	0 25	0 30	Chaussettes, laine	0 20	0 30
Amidon de maïs, par 98 lbs	1 50	0 00	do coton	0 20	0 25
Œufs	0 20	0 22	Couvertures	2 00	4 00
Farine de blé, le baril, 1re qualité	4 25	4 75	Couvertures de voyage	0 75	1 50
do do 2e do	3 75	4 25	Flanelle, la verge	0 20	0 35
Sarrasin, les 100 lbs	1 25	1 35	Coton à chemises, la verge	0 08	0 10
Poisson, m. sèche et verte, la lb, 2½c.	0 02½	0 00	do draps, la verge	0 08	0 15
Bois, la corde	5 00	5 50	Etoffe canadienne, la verge	0 40	0 75
Jambon, la lb	0 12	0 15	Souliers, hommes	1 50	2 50
do épaules, la lb.	0 10	0 10	do femmes	1 50	2 00
Hareng, le baril	5 25	0 00	Bottes, hommes	1 50	3 00
Moutarde, la lb	0 00	0 10	Bottines, femmes	1 50	2 50
Lait, la pinte	0 00	0 08	Pardessus en caoutchouc, homm.	0 75	1 25
Farine d'avoine, les 90 lbs	1 30	1 50	do femmes	0 75	1 25
Poivre, la lb	0 30	0 35			
Pommes de terre, le boiss	0 00	0 60			
Riz, la lb	0 00	0 04			
Savon jaune, la lb	0 06	0 08			
Cassonade, la lb	0 04	0 04½			
Sel, la lb	0 00	0 01			
Thé noir, la lb	0 30	0 50			
do vert, la lb	0 30	0 50			
Tabac, la lb	0 30	0 50			
Charbon, la tonne	6 25	0 00			
Pétrole, le gallon	0 20	0 00			

ETAT E—Taux moyen des gages à l'agence de Montréal en 1892.

Nature de l'emploi.	Gages. De	Gages. À	Observations.
	$ cts.	$ cts.	
Garçons de ferme, par jour, sans pension.	1 00	1 25	Le prix moyen de la pension avec logement pour les artisans est $3.50 par semaine.
do par mois avec pension.	12 00	15 00	
Servantes de ferme, avec pension	6 00	9 00	
Maçons, par jour, sans pension	2 50	3 00	
Briqueteurs, do do	2 50	3 50	Le loyer des maisons de trois ou quatre chambres pour artisans est de $6 à $8 par mois ; dans les faubourgs, les logis sont à meilleur marché.
Charpentiers, do do	1 75	2 25	
Bûcherons, par mois avec pension	15 00	20 00	
Charp. de navires, par jour, sans pension.	1 50	2 00	
Forgerons, do do	1 50	2 00	
Charrons, do do	1 50	2 00	
Jardiniers, par mois, avec pension	13 00	20 00	
do par jour, sans pension	1 25	1 50	
Cuisinières, par mois	10 00	12 00	
Blanchisseuses, par jour, avec pension	75	1 00	
Servantes, par mois	6 00	12 00	
Journaliers, par jour, sans pension	1 00	1 50	
Mineurs	1 00	1 50	
Ouvriers de moulins	1 00	1 50	
Mécaniciens de locomotives	1 75	2 50	
Selliers	1 25	2 00	
Cordonniers	1 50	2 00	
Tailleurs	1 25	2 00	
Tonneliers	1 25	2 00	
Ferblantiers et plombiers	1 25	2 00	

N° 4.

RAPPORT DE L'AGENT D'IMMIGRATION DE SAINT-JEAN, N.-B.

(M. S. Gardner.)

Saint-Jean, N.-B., 31 décembre 1892.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les opérations de cette agence pendant l'année 1892.

Le nombre d'immigrants qui se sont annoncés à cette agence *viâ* le Saint-Laurent, Halifax et les Etats-Unis, et non autrement inscrits, se compose de 52 Anglais, 35 Ecossais, 2 Autrichiens, 1 Allemand,—total 90, dont 7 agriculteurs, 5 garçons de ferme, 2 artisans, 4 commis et commerçants, 39 servantes de maison, 23 non classés. Il y eut 58 de ces immigrants qui se fixèrent au Nouveau-Brunswick, et 2 aux Etats-Unis.

Les agriculteurs achetèrent des terres et les garçons de fermes ont immédiatement trouvé de l'emploi dans d'autres comtés; la demande en est plus grande que jamais. D'autres qui avaient quelques moyens pécuniaires ont pris des concessions gratuites en plus grand nombre que jamais. Quelques-uns achetèrent des terres partiellement défrichées, ou d'anciennes terres en culture qu'ils ont payées comptant. Mes prévisions de l'année dernière que l'année 1892 excéderait de beaucoup celle de 1891 se sont réalisées, comme le fera voir le rapport suivant des différents comtés.

Tous ceux dont on entend parler sont satisfaits de leur position présente et ont bon espoir pour l'avenir.

Les servantes et les garçons de douze à dix-huit ans ont été placés dans les districts ruraux dès leur arrivée dans de bonnes familles.

Les demandes pour ces deux classes sont plus grandes que jamais. Tout cultivateur dans cette province désire en avoir pour aider à la ferme. Tous les jours je reçois des demandes pour cette main-d'œuvre, et lorsque j'en envoie quelques-uns dans un district ou l'on voudrait en avoir le double, on me blâme beaucoup de ne pas en avoir en nombre suffisant pour satisfaire à la demande.

Je reçois comme d'habitude des demandes de renseignements de toutes les parties de l'Europe et des Etats-Unis sur la topographie complète de la province, ses ressources agricoles, sur le champ qu'elle offre à la main-d'œuvre de tout genre, sur son climat et ce qui lui convient le mieux, ainsi que de la part de ceux qui désirent que je leur trouve de l'emploi avant de laisser leur pays, ce que j'essaie de faire, et je ne rencontre aucune difficulté à placer ceux qui se destinent à l'agriculture, et je procure autant que possible tous les renseignements qui me sont demandés. J'envoie aux agents européens les désignations des terres que veulent acheter les cultivateurs qui disposent de £100 à £2,000 stg.

Dans mon rapport de 1891, j'indiquais les demandes d'informations que le gouvernement allemand avait faites par son consul ici sur les ressources du Nouveau-Brunswick. J'ai donné ce que j'avais, et j'ai fait envoyer par l'honorable J. G. Fellows, l'agent général du Nouveau-Brunswick, au consulat allemand, 52 exemplaires du manuel de C. H. Lugrin, un travail que le gouvernement local a fait faire exclusivement sur le Nouveau-Brunswick.

Les immigrants qui ont passé par cette agence ont apporté $9,020 en argent, et $2,375 en effets mobiliers—le double de l'année dernière. Pendant que les immigrants qui arrivaient dans la province par d'autres ports d'entrée auraient dépassé le nombre de ceux de l'année précédente, d'après les rapports, emportant aussi avec eux un plus fort montant en numéraire et en effets mobiliers, un plus grand nombre de nos nationaux s'en revenaient et se fixaient en permanence dans le pays, regrettant de l'avoir jamais laissé, comme le fait voir ce qui suit.

Le total des personnes venues dans la province par d'autres ports d'entrée que par Halifax et Québec, autant qu'on en a été informé suivant l'évaluation faite par nos correspondants, et qui ne sont pas autrement inscrites, s'élève à 1,317 en tout. Il y a eu 1,272 Canadiens revenant des Etats-Unis, 29 Anglais et 15 Américains, apportant avec eux $87,265 en numéraire, et une valeur de $56,573 en effets mobiliers, et mon correspondant croit qu'il est très certain que beaucoup d'autres sont venus dans la province et s'y sont établis, mais il ne peut en donner le chiffre approximati-

vement et ces gens doivent avoir apporté avec eux plus ou moins de valeurs en argent ou autrement.

Le mouvement par la ligne internationale de steamers faisant le service entre Saint-Jean et Boston a été: arrivées, 15,883; départs 8,229, et par la ligne entre Saint-Jean et New-York: arrivées, 726; départs, 223. Mes observations sur le mouvement des voyageurs cette année font voir que nos nationaux sont revenus en plus grand nombre des Etats-Unis que ceux qui en sont partis, et qu'ils ont l'intention d'y demeurer.

Le nombre d'immigrants arrivés dans les différents comtés dont il a été fait fait rapport jusqu'ici (et un certain nombre de mes correspondants n'ont pas encore répondu) se décompose comme suit:—

Comté d'Albert	30
do de Charlotte	325
do de Carleton	499
do de Westmoreland	290
do de Northumberland	55
do de York	88
do de Victoria	22
do de Kent	8
	1,317

Je n'ai pas encore reçu de rapport de Madawaska ni de Gloucester, et je n'en ai reçu qu'un seul de Victoria.

COMTÉ D'ALBERT.

Ceux qui sont arrivés au port de ce comté sont des Canadiens rapatriés. Je suis d'avis qu'on devrait offrir plus d'encouragements à la colonisation de ce comté, vu que c'est un pays splendide pour les fins agricoles. Le sol est bon, et les colons ont la faculté de choisir des terres fortes ou sablonneuses, ainsi que du terrain propre à la culture du foin. Les chantiers du moins offrent les meilleurs avantages sur la rivière Shepody, ou il se construit plus ou moins de vaisseaux tous les ans. Deux goélettes construites l'hiver dernier et une barque actuellement en voie de construction, seront lancées au printemps.

L'exploitation des mines et des carrières est bonne. Le manganèse abonde en bien des endroits.

On trouve le gypse en abondance et on l'exploite sur une grande échelle, les marchés étant bons aux Etats-Unis et dans l'Ontario. Quelques carrières sont de la meilleure qualité. L'industrie forestière est en très grande activité, et on expédie le bois de service directement aux Etats-Unis et en Europe.

COMTÉ DE CHARLOTTE.

La grande majorité de ceux qui sont venus dans le comté pendant cette saison sont des Canadiens rapatriés, et qui, après une triste expérience, sont déterminés à ne plus s'en retourner. Quelques personnes influentes sont venues s'établir, apportant avec elles des ressources considérables en argent et en effets mobiliers.

COMTÉ DE CARLETON.

Ceux qui sont arrivés dans le comté cette année sont des Canadiens revenus des Etats-Unis, où ils n'ont rien trouvé de comparable à notre pays pour les fins agricoles, et qui regrettaient d'avoir quitté la province.

COMTÉ DE WESTMORELAND.

De pauvres gens revenus des Etats-Unis. Des Canadiens de naissance, ayant acquis assez d'expérience qu'ils sont maintenant satisfaits que après tout le Nouveau-Brunswick est encore le pays le plus avantageux. Quelques arrivées vers le 30 octobre, mais jusqu'à cette date il en est revenu presque autant que l'année dernière, et la fin de l'année en verra un plus grand nombre qu'en 1891. L'industrie des chantiers de navires est tranquille. L'industrie forestière s'est quelque peu améliorée; les affaires en général sont tranquilles.

COMTÉ DE NORTHUMBERLAND.

Je n'ai pas entendu dire que de nouvelles terres eussent été prises; la plupart des hommes sont revenus des Etats-Unis reprendre les terres qu'ils avaient abandonnées quelques années auparavant, et le surplus des femmes sur le nombre d'hommes est en grande partie composé de veuves qui ont laissé les os de leurs époux sur une terre étrangère, et qui sont revenues plus tristes et plus pauvres que quand elles sont parties.

COMTÉ DE YORK.

Le sol est bon, les communications faciles, mais nos gens ne veulent pas rester. Les terres de concessions gratuites sont bonnes, exemptes de gelées prématurées, bien boisées et bien arrosées. Il n'y a ici qu'un seul colon de naissance étrangère, un Ecossais. Il tient à son poste et réussit bien. En général, par tout le comté, l'Anglais, l'Ecossais et l'Irlandais surpassent nos propres nationaux dans les travaux agricoles.

MAPLEWOOD.

Trois individus ont pris des concessions gratuites de terre. C'est tout ce que je puis vous dire.

COMTÉ DE VICTORIA.

Sisson Ridge.—La perspective est bien plus brillante cette année pour les colons qui viennent s'établir. Il en est venu vingt-deux dans mon district cette année qui ont pris des concessions gratuites de terre. Deux familles ont fait la demande de lots, et arriveront au printemps prochain. On parle beaucoup, et il y a beaucoup de nouveaux colons qui doivent venir l'année prochaine, et pour lesquels on demande beaucoup de renseignements sur les terres. Quatre ou cinq familles sont parties pour les Etats l'année dernière, qui le regrettent beaucoup, et qui voudraient se voir revenues.

COMTÉ DE RISTIGOUCHE.

En réponse à vos demandes de renseignements, j'ai l'honneur de vous dire qu'il y a eu cette année une baisse parmi les nouveaux arrivés, ce qui est dû au fait que arpenteur-adjoint des terres de la couronne n'a pas eu le temps de faire le relevé des lots de colonisation, ayant été occupé ailleurs ; mais aussitôt que de nouveaux lots seront arpentés, les colons s'établiront sur des lots de terre de concessions gratuites, comme les années précédentes, vu que le sol est très propre aux fins agricoles. Une concession gratuite consiste en un beau morceau de terre, bien couvert de diverses sortes de bois propres au commerce, parmi lesquels est le cèdre, qui est actuellement en si grande demande pour les fabriques de bardeaux, et il y en a dans ce comté qui en font une grande consommation. Les seules occupations auxquelles se livrent les colons sont la culture du sol et l'industrie forestière. Il n'est venu cette année qu'un seul nouveau colon, et il s'est établi sur un lot désert.

COMTÉ DE KENT.

Richibouctou.—L'émigration s'est portée vers l'ouest depuis quelques années, mais je crois que le courant commence à tirer à sa fin. Il est venu ici un homme avec sa famille du Minnesota, cet automne, et il s'est établi sur une concession de terre gratuite de 200 acres, préférant ce pays à l'ouest pour la culture ; étant natif de l'endroit, il doit être juge des qualités du sol. D'autres qui sont établis sur des terres depuis des années font bien. Tous les produits de la récolte ont été bons, excepté les pommes de terre dont le rendement a été au-dessous dela moyenne cette année. Tous les colons jouissent d'une bonne santé et sont entièrement satisfaits de leurs "*homes*" et de leurs terres.

Les extraits ci-dessus proviennent des personnes les plus recommandables dans chaque comté.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
S. GARDNER,
Agent officiel d'immigration, Saint-Jean, N.-B.

L'honorable
Ministre de l'intérieur,
Ottawa.

ETAT indiquant le nombre des arrivées et départs à l'agence d'immigration de Saint-Jean pour l'année finissant le 31 décembre 1892.

Mois.	Vià Etats-Unis.	Vià vapeurs transatlantiques.	Sexes.			Nombre total d'individus.	Destinations déclarées.				Nationalités.						Occupations.							Pour le Canada—Non rapportés ailleurs.	Pour les Etats-Unis—Non rapportés ailleurs.	Effets.	Numéraire.
			Hommes.	Femmes	Enfants au-dessous de 12 ans.		Provinces maritimes.	Québec.	Ontario.	Etats-Unis.	Anglais.	Irlandais.	Ecossais.	Allemands.	Scandinaves.	Autres pays.	Cultivateurs.	Garçons de ferme.	Journaliers.	Artisans.	Commis et négociants.	Servantes.	Non classifiées.				
																										$	$
Janvier	....	1	1	....	....	1	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	....	20
Février	....	2	2	....	....	2	2	....	....	....	2	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	2	....	150	500
Mars	....	11	5	5	1	11	11	....	....	....	9	....	2	....	....	....	....	2	....	....	3	....	6	11	....	1,000	5,000
Avril	....	17	14	2	1	17	15	....	....	2	15	....	2	....	....	....	....	1	....	2	....	2	12	15	2	225	250
Mai	....	2	1	....	1	2	2	....	....	....	2	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	2	....	50	....
Juin	....	7	4	1	2	7	7	....	....	....	7	....	....	....	....	....	1	2	....	....	1	1	2	7	....	100	250
Juillet	....	8	1	5	2	8	8	....	....	....	8	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	5	2	8	....	150	100
Août	....	4	4	....	....	4	4	....	....	....	2	....	....	....	....	2	1	3	....	....	....	....	....	4	....	200	1,500
Septembre	....	4	1	3	....	4	4	....	....	....	1	....	3	....	....	....	....	1	....	....	....	3	....	4	....	....	....
Octobre	....	4	3	1	....	4	4	....	....	....	3	....	1	....	....	....	2	1	....	....	....	1	....	4	....	400	1,250
Novembre	1	28	2	27	....	29	29	....	....	....	1	....	27	1	....	....	1	1	....	....	....	27	....	29	....	100	150
Décembre	....	1	1	....	....	1	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	....	....
	1	89	39	44	7	90	88	....	....	2	52	....	35	1	....	2	7	15	....	2	4	39	23	88	2	2,375	9,020

SAINT-JEAN, N.-B., 30 novembre 1892.

S. GARDNER,
Agent fédéral d'immigration.

Département de l'Intérieur.

MOYENNE des gages payés pour l'année 1892.

Genre d'occupation.	Gages. De	Gages. A
	$ cts.	$ cts.
Garçons de ferme, par jour, sans pension	1 00	1 50
do par semaine, avec pension	4 00	5 00
Servantes de ferme, par mois, avec pension	5 00	6 00
Maçons, par jour, sans pension	3 00	3 00
Briqueteurs do do	3 00	3 00
Charpentiers do do	2 00	2 50
Bûcherons, par mois, avec pension	18 00	25 00
Charpentiers de navires, par jour, sans pension	3 00	3 50
Forgerons do do	2 00	2 50
Charrons do do	3 50	4 00
Jardiniers, avec pension, par mois	15 00	20 00
do sans pension, do	20 00	25 00
Cuisinières, par mois	8 00	12 00
Blanchisseuses, par mois	8 00	12 00
Servantes, par mois	6 00	10 00
Journaliers, par jour, sans pension	1 25	1 50
Mineurs	1 50	2 00
Employés dans les scieries	1 50	2 00
Mécaniciens, par mois	60 00	90 00
Selliers, par semaine	9 00	12 00
Cordonniers, par semaine	9 00	12 00
Tailleurs do	9 00	12 00

S. GARDNER,
Agent fédéral d'immigration.

SAINT-JEAN, N.-B., 31 décembre 1892.

PRIX de détail des articles d'alimentation et de vêtement à l'usage des classes ouvrières, en 1892.

Provisions.	Prix. De	Prix. A	Vêtements, etc.	Prix. De	Prix. A
	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.
Lard fumé, la lb.	0 12	0 16	Habits, tweed	3 00	5 00
Pain blanc de deux lbs—le meilleur.	0 06	0 07	Pardessus do	4 00	7 00
do bis do	0 06	0 07	Pantalons do	2 00	3 00
Beurre salé, la lb	0 17	0 20	Gilets do	1 00	2 00
do frais do	0 20	0 25	Chemises, flanelle	1 00	2 00
Bœuf frais, la lb.	0 08	0 14	do coton.	0 40	1 00
do le baril.	0 05	0 07	Camisoles, laine	0 75	1 25
Bière, la pinte	0 10		Caleçons de laine tricotée	0 75	1 20
Chandelles, la lb.	0 12	0 14	Chapeaux de feutre	0 60	1 00
Huile de pétrole, le gallon	0 20	0 25	Chaussettes tricotées	0 30	0 40
Fromage, la lb.	0 12	0 16	do de coton	0 12	0 30
Café moulu, la lb.	0 25	0 40	Couvertures, tout laine, la paire	1 50	3 50
Farine de blé-d'inde, les 100 lbs	1 50		Couvertures de voyage do	1 00	1 50
Œufs, la douz.	0 12	0 30	Flanelle, toute laine, la verge	0 20	0 35
Farine, le baril, 1re qualité	4 50		Coton à chemise, la verge	0 12	0 20
do do 2e qualité	4 00	4 25	Coton à draps de lit, la verge	0 25	0 30
Poisson, morue sèche, le qtl.	4 00		Etoffe canadienne, la verge	0 75	1 25
Bois de chauffage, la corde (mesure de ville plus forte de $\frac{8}{10}$ que la mesure ordinaire	6 00	7 00	Souliers d'hommes	1 50	2 00
Jambon, la lb.	0 12	0 16	do de femmes	0 90	1 00
do épaules, la lb.	0 10	0 12	Bottes d'hommes	2 00	3 50
Harengs, le baril	3 00	5 00	Bottines de femmes	0 90	1 20
Moutarde, la lb.	0 30	0 35	Pardessus en caoutchouc, hommes	0 70	0 90
Lait, la pinte	0 05	0 06	do do femmes	0 50	0 75
Mouton, la lb.	0 06	0 08			
Farine d'avoine, les 100 lbs.	3 00	3 50			
Poivre, la livre	0 30				
Pommes de terre, le boisseau	0 60	0 80			
Lard frais, la lb.	0 08	0 10			
Riz, la lb.	0 04				
Savon jaune, la lb.	0 06				
Sucre brun, la lb.	0 04				
Sel, la lb.	0 01				
Thé noir, la lb.	0 25	0 40			
do vert, la lb.	0 50	0 80			
Tabac, la lb.	0 35	0 48			
Veau frais, la lb.	0 05	0 08			

S. GARDNER,
Agent fédéral d'immigration.

SAINT-JEAN, N.-B., 31 décembre 1892.

N° 5.

RAPPORT DE M. A. AKERLINDH.

BUREAU OFFICIEL D'IMMIGRATION,
OTTAWA, 2 janvier 1893.

M. A. M. Burgess,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que durant l'année qui vient de finir, je me suis, comme d'habitude, occupé des immigrants qui sont arrivés en cette ville, dont quelques-uns sont allés plus à l'ouest, et d'autres sont restés dans ce district, où ils trouvèrent de l'emploi par mon entremise.

Suivant les instructions du département, je suis allé à la rencontre de plusieurs des steamers transatlantiques amenant des passagers au port de Québec, et j'ai accompagné les plus nombreux, composés surtout de Scandinaves, jusqu'à Port-Arthur, Winnipeg et autres lieux.

Je suis heureux de pouvoir dire que les immigrants arrivés durant cette saison étaient tous de première classe, et ceux qui se sont rendus au Nord-Ouest canadien feront, je crois, de bons colons. J'ai la conviction qu'ils réussiront à se créer pour eux et leurs familles de bons établissements.

J'ai aussi eu occasion d'accompagner quelques délégués Scandinaves à travers le Nord-Ouest canadien, et je puis dire qu'ils ont été très satisfaits de ce qu'ils ont vu ; ils ont trouvé le pays tellement de leur goût qu'ils y ont pris de suite des terres. Leur rapport a été soumis à votre département le 3 septembre dernier.

Je suis heureux de dire que durant mes voyages avec les immigrants je n'ai remarqué aucune maladie contagieuse. Tous les immigrants dont j'avais pris charge étaient en bonne santé.

La demande de journaliers agricoles expérimentés dans ce district a été, comme les années antérieures, très considérable. L'offre des servantes durant l'année a été complètement insuffisante pour satisfaire à la demande toujours croissante.

Les gages payés ont été à peu près les mêmes que l'année dernière.

Ma correspondance augmente tous les ans. La plus grande partie consiste en lettres de demande de renseignements venant d'habitants de la Suède, de la Norvège, du Danemark et d'autres pays, qui disent avoir l'intention d'immigrer et s'informent du Canada, ou de notre système de concessions gratuites de terres, etc. Nous avons toujours répondu à ces lettres et donné les renseignements demandés. Si j'en juge par la quantité des demandes, l'immigration scandinave sera immense l'année prochaine. Les brochures publiées dans les différentes langues du continent, et qui ont été mises à ma disposition, ont eu une très grande circulation.

J'ai beaucoup de plaisir à reconnaître la courtoisie et la gentillesse des employés du chemin de fer Canadien du Pacifique. Je dois ajouter que je n'ai pour ainsi dire entendu aucune plainte de la part des immigrants sous ce rapport.

En terminant ce court rapport je dois exprimer mes remercîments à tous les autres employés du département avec lesquels je suis venu en rapport durant mes excursions avec les immigrants, pour les services qu'ils m'ont rendus.

Espérant que mes efforts recevront votre approbation,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALFRED AKERLINDH,
Agent officiel d'immigration.

N° 6.

RAPPORT DE M. R. L. ALEXANDER.

CALGARY, 7 janvier 1893.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel couvrant l'année expirée le 31 décembre 1892.

L'agence de Mâchoire-d'Orignal ayant été close le 30 juin, et ayant été chargé par le gouvernement de recueillir des informations entre Calgary et Edmonton, j'ai dressé mon rapport en deux parties :—

1. Un rapport concernant Mâchoire-d'Orignal pendant les six mois expirés le 30 juin 1892.

Comme presque toutes les terres à concéder (*homesteads*) ont été prises dans ce district, il n'est pas venu autant de colons s'établir que les années précédentes, mais bon nombre de terres du chemin de fer canadien du Pacifique ont été achetées.

L'énorme récolte de 1891 a porté plusieurs colons établis sur des homesteads à acquérir des terres avoisinant le chemin de fer canadien du Pacifique.

Dans mon rapport de l'année dernière, j'évaluais à 400,000 boisseaux la quantité de blé que l'on s'attendait à récolter dans le district, cette année. Je trouve que mon évaluation a été à peu près correcte, vu que l'on a vendu et expédié du district 340,000 boisseaux, la quantité de blé récoltée en 1891.

La récolte de 1892 n'a pas été aussi considérable que celle de l'année précédente, mais en somme si l'on considère l'étendue du district, elle a atteint une bonne moyenne, et la qualité en était supérieure a celle de 1891. Il n'y a pas eu de grain de gelé, la première gelée qui aurait pu causer du dommage étant survenue le 28 ou le 29 septembre, et le grain qui était alors tout moissonné n'a pas été avarié.

Bien que le district produise de bonnes récoltes, on continue comme par le passé à donner beaucoup d'attention à l'élevage des animaux, et on remarque une forte augmentation dans la quantité des chevaux, des bêtes à cornes et des moutons, et les cultivateurs sont très satisfaits de leurs succès constants.

Il est arrivé durant l'année 226 personnes, dont 149 hommes, 46 femmes et 18 jeunes garçons au-dessous de 12 ans. Il est arrivé 28 wagons, évalués à $47,990, et contenant 167 chevaux et 61 bêtes à cornes.

La plus grande partie des arrivants venaient d'Ontario, quelques-uns des provinces maritimes, et quelques autres des Etats-Unis.

2. Un rapport sur Calgary pour les six mois expirés le 31 décembre 1892.

Suivant les instructions du département, j'ai fermé l'agence de Mâchoire-d'Orignal, et je me suis tenu prêt à aller ailleurs.

J'ai été nommé, par une lettre du département du 19 août, agent du gouvernement chargé de diriger l'immigration le long de la ligne du chemin de fer entre Calgary et Edmonton, avec bureau principal en ce dernier endroit. J'ai quitté Mâchoire-d'Orignal le 18 septembre, et suis arrivé le 19 à Edmonton, où j'ai pris charge de mon bureau. En novembre, je n'ai fait que peu de voyages, vu que je devais aller à Mâchoire-d'Orignal, pour en ramener ma famille à Edmonton. En décembre, je n'ai pu faire que trois voyages, vu que l'agent des terres de la couronne à Edmonton avait besoin de moi au bureau de cet endroit. L'hiver étant survenu plus à bonne heure qu'à l'ordinaire, il ne m'a pas été possible de faire autant de voyages à travers le pays que je l'aurais désiré, ce qui d'un autre côté m'a permis d'acquérir une connaissance personnelle du pays environnant les principaux points le long de la ligne du chemin de fer, sans quoi mon utilité serait bien amoindrie par

le temps actuel. Quoi qu'il en soit, dès que le printemps sera revenu, je me propose de voyager autant que possible, et acquérir ainsi toutes les connaissances dont j'ai besoin.

Peu de temps après être entré en fonctions ici, j'eu le plaisir de rencontrer M. Dennis, inspecteur des arpentages du gouvernement, qui avec les connaissances qu'il possède de tout le pays environnant, a bien voulu me donner d'utiles renseignements que j'ai pu mettre à profit.

Vendredi, le 28 octobre, je suis allé en voiture au nord d'Emonton, et j'ai traversé la rivière de l'Esturgeon à Saint-Albert; de là en descendant la rivière de l'Esturgeon jusque chez M. Squarebrigg, où j'ai vu avec plaisir le moulin à farine et à scies que ce monsieur a récemment construit sur l'emplacement des moulins de l'ancienne mission catholique. Ce moulin est mû par le pouvoir d'eau de la rivière de l'Esturgeon, et est d'une grande utilité pour les colons des alentours.

Le long de la rivière de l'Esturgeon, spécialement sur le coté sud, j'ai trouvé un très grande nombre de colons venus, en 1886-87, *viâ* Saskatoon et Battleford. J'ai été heureux de constater que tous ces colons avaient bien réussi, qu'ils possèdent de belles terres, bien clôturées et fournies de chevaux, de bêtes à cornes, de moutons, de cochons et de volailles. Leurs récoltes avaient été bonnes et presque entièrement exemptes de la gelée; il n'y avait que le grain ensemencé tard qui avait souffert de la gelée.

De la rivière de l'Esturgeon je me suis rendu en voiture jusqu'au fort Saskachewan. Ayant traversé la rivière en cet endroit, je me dirigai au sud et à l'est dans ce que l'on appelle l'établissement de Parry-Sound, étant désireux d'apprendre comment ces gens aiment le pays, et de voir par moi-même l'apparence de cette grande vallée de la Saskatchewan.

J'ai pris à peu près deux jours à parcourir cet établissement et les environs des Buttes-du-Castor.

En conversant avec les colons, j'ai été enchanté d'apprendre que sans exception ils étaient tous contents du pays, et du succès qui avait couronné leurs travaux de la première saison.

Plusieurs d'entre eux avaient une belle récolte de blé, d'avoine et d'orge venue sur une acre défrichée et ensemencée aux mois de mai et juin.

Un colon chez qui je passai la nuit, M. Culvert, m'a dit qu'il avait récolté plus de grain cette année qu'il ne l'avait jamais fait à Parry-Sound, où il avait vécu plusieurs années.

Durant ce voyage, j'ai vu qu'on avait eu de bonnes récoltes de foin (*timothy hay*), à Saint-Albert, Fort Saskatchewan, Clover Bar et autres endroits. Ce foin croit aussi avec succès à Edmonton et autres endroits.

J'ai vu du blé qui avait été fauché par plusieurs cultivateurs, en différents endroits sur ma route, et je suis convaincu que ce pays sera avant longtemps un des plus grands producteurs de blé des territoires. J'ai vu dans le grenier de William Walker, ci-devant du comté de Huron, Ontario, dans le voisinage de l'établissement de Parry-Sound, quelques 2,500 boisseaux de blé Red Fyfe et Ladoga qui n'avait nullement souffert de la gelée. Ce monsieur m'a dit qu'il avait ainsi récolté avec succès du blé sur sa terre depuis qu'il y est établi en 1886.

On exploite aussi l'industrie de l'élevage soit avec la culture ou séparément, et on trouve ici et là de plus beaux bestiaux que sur tout le parcours de Calgary à Edmonton.

D'après la satisfaction évidente des nouveaux colons, et l'expérience des anciens, la richesse du sol, la salubrité du climat, l'abondance du foin, du bois, du charbon, et de l'eau que l'on trouve partout dans ce pays, doivent convaincre que c'est le plus vaste champ ouvert à l'immigration de tout le Canada.

Quelques milles à l'est de le gare d'Otoskewan, sur le chemin de fer de Calgary et Edmonton, sur la rivière de la Vase-Blanche, les cultivateurs extraient de la houille qu'ils expédient par ce chemin à Calgary, où ils le vendent en concurrence avec d'autre charbon, et réalisent des profits raisonnables.

Entre Calgary et Edmonton, les bourgs de Innisfail, Daim-Rouge et Wetaskiwin, sont des localités qui croissent rapidement.

Innisfail, à 77 milles au nord de Calgary, compte une population de 150 à 200 habitants; on y voit un magasin de fer, une pharmacie et quatre magasins de marchandises générales, deux hôtels, deux ateliers de forge, un atelier de sellier, une boucherie et un moulin à farine en voie de construction. Il y a aussi deux églises et une belle maison d'école; une loge de tempérance et une loge de la A. O. N. W., toutes les deux en état de prospérité. A cinq milles du bourg il y a une scierie, et il y a une grande cour à bois de service.

Daim-Rouge, à mi-chemin entre Calgary et Edmonton, admirablement situé sur les bords de la rivière dont il tire son nom, est un bourg florissant et qui n'est pas de peu d'importance. Il compte une population d'environ cent cinquante habitants. Il y a deux écuries de louage, un atelier de sellier, un magasin de fer, trois boutiques de marchandises générales, une pharmacie, une épicerie et un débit de liqueurs, un atelier de forge, deux hôtels, une scierie, deux églises, une maison d'école, une cour à bois de service et une briqueterie.

Wetaskiwin, à 40 milles au sud d'Edmonton, au centre d'une des plus belles contrées agricoles, veut rivaliser avec ses plus ambitieux voisins le long de la ligne et compte une population de 80 à 100 habitants. La première bâtisse y a été érigée en août dernier, et M. Miquelon, ex-agent fédéral d'immigration, a eu l'honneur d'y enfoncer le premier clou le 29 juillet. Ce bourg de progrès renferme trois magasins de marchandises générales, deux épiceries, deux écuries de louage, deux hôtels, deux ateliers de forge et un magasin avec le bureau de poste, dont M. Miquelon a été récemment nommé directeur.

La ville d'Edmonton, au terminus du chemin de fer, réclame une population d'environ 2,000 habitants. La vieille ville au nord, et la nouvelle ville au sud (ou Edmonton-sud), sur la noble rivière Saskatchewan-nord, grandit rapidement, et promet de rivaliser bientôt avec la jolie ville de Calgary. L'été et l'automme derniers, tant à Edmonton qu'à Calgary, ont été construits une grande quantité de magasins et autres établissements d'affaires, ainsi que des maisons particulières.

On peut voir par la condition florissante des villes et villages situés sur la ligne du chemin de fer de Calgary et Edmonton, que les personnes qui ont l'intention d'immigrer n'ont pas à craindre de ne pouvoir se procurer tout ce dont elles peuvent avoir besoin.

Mes états des arrivages et des effets des immigrants font voir que le plus grand nombre des nouveaux arrivants venaient des Etats-Unis, et si l'on en juge par les délégations nombreuses qui sont venues de là pour "étudier nos terres," l'année prochaine fermera l'histoire de l'immigration des Etats-Unis vers cette partie d'Alberta.

En terminant, permettez-moi de dire que les états des arrivages ci-annexés pour les trois derniers mois de l'année ne représentent pas exactement toutes les arrivées, vu que je n'étais pas sur tous les convois, et que je ne pouvais en enregistrer précisément le nombre total; mais j'espère pouvoir le faire l'année prochaine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. L. ALEXANDER,

Agent fédéral d'immigration.

TABLEAU des arrivées d'immigrants pendant les trois mois expirés le 31 décembre 1892, entre Calgary et Edmonton.

Mois.	Sexes.					De quels pays.														
	Hommes.	Femmes.	Garçons au-dessous de 12 ans	Filles au-dessous de 12 ans	Total.	Angleterre.	Ecosse.	Pays, Galles.	Danemark.	Russie.	Suède.	Ontario.	Québec.	N.-Ecosse.	Ile du P.-E.	Col.-Britan.	Allemagne.	Etats-Unis.	De nationalité inconnue	Total.
1892.																				
Octobre	184	34	43	42	303	1	1	2	2	12	1	55	35	3	2	9	3	127	50	303
Novembre	39	10	9	8	66	..	..	..	..	1	..	15	..	..	..	2	2	46	....	66
Décembre	21	7	9	7	44	1	..	..	..	..	..	22	1	..	..	..	..	20	....	44
Totaux	244	51	61	57	413	2	1	2	2	13	1	92	36	3	2	11	5	193	50	413

R. L. ALEXANDER,
Agent fédéral d'immigration.

TABLEAU des effets des immigrants pour les trois mois expirés en décembre 1892, entre Calgary et Edmonton.

Mois.	Nombre de wagons.	De quels pays.				Destination.						Valeur.	Animaux vivants.			
		Etats-Unis.	Ontario.	Québec.	C.-Britanniq.	Edmonton.	Ostokoun.	Wetasiwin.	Lacombe.	Red Deer.	Innisfail.		Chevaux.	Bêtes à cornes.	Moutons.	Cochons.
1892.												$				
Octobre	18	11	6	1	....	4	1	7	1	....	5	18,250	54	204	132	14
Novembre	13	12	....	....	1	4	1	8	....	....	....	12,700	26	52	.....	....
Décembre	2	....	2	..	....	....	....	....	1	1	....	1,800	6	4	.....	....
Totaux	33	23	8	1	1	8	2	15	2	1	5	32,750	86	260	132	14

R. L. ALEXANDER,
Agent fédéral d'immigration.

N° 7.

RAPPORT DE M. A. ROWE, CALGARY.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES,
CALGARY, 22 novembre 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR.—Votre lettre-circulaire du 31 octobre 1892 m'enjoignant de faire rapport sur les travaux de ce bureau concernant l'immigration depuis les derniers quatre mois, ou depuis que le bureau a été transféré à cette agence:

En réponse, j'ai l'honneur de vous dire que le nombre des immigrants inscrits à l'hôtel d'immigration pendant les quatre mois expirés le 31 octobre 1892, a été de 284. Ce chiffre n'indique aucunement le nombre de colons qui sont entrés dans le district durant cet intervalle, vu qu'il y en a des centaines qui sont passés par ici sans se déclarer tels, ou sans se faire inscrire comme immigrants.

La plupart des arrivés venaient des Etats de l'ouest, et tout indique que l'année prochaine verra venir une affluence immense de ces Etats et de ces territoires. J'ai aussi appris que ceux qui sont venus avaient plus ou moins de moyens pécuniaires, et qu'ils étaient des gens expérimentés dans l'art de cultiver la terre, et qu'un bon nombre avaient de bons troupeaux d'animaux, tant en chevaux qu'en bêtes à cornes. On a aussi appris que parmi ceux qui viennent se trouvent plusieurs Canadiens qui avaient quitté les vieilles provinces il y a quelques années, et qui reviennent maintenant au pays de leur naissance après avoir amassé quelques moyens. En somme, ils constituent, je crois, une classe désirable de colons pour ce pays.

Relativement au service du guide pour les terres, je dois dire que 57 colons ont reçu l'aide du guide depuis le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) AMOS ROWE,

par W. A. S.

Agent des terres fédérales.

N° 8.

RAPPORT DE M. GEO. YOUNG, DE LETHBRIDGE.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES,
LETHBRIDGE, 17 novembre 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Je dois faire rapport que les colons qui sont entrés dans ce district depuis quelque temps venaient des Etats-Unis, du Montana, de l'Idaho et de Washington; la plupart paraissaient en moyens et amenaient avec eux de cent à quatre cents têtes de bétail. J'estime qu'il y en a environ soixante et dix et probablement plus qui se sont établis avec leurs familles sur des terres formant ci-devant la zone de la quarantaine, ne purent en conséquence obtenir leurs inscriptions, et que même actuellement un grand nombre sont établis sur des terres non arpentées. Ils disent que leur établissement se trouve situé sur le creek Boundary. Je ne vois pas de creek de ce nom sur nos plans. On aura donné ce nom à quelque cours d'eau qui, je crois, parcourt les townships situés dans l'angle sud-ouest du district attenant à la frontière.

Maintenant, lorsque j'apprends qu'il doit arriver quelques colons, je vais à la rencontre des convois, et j'entends continuer cette pratique.

Les terres près de la passe du Nid-de-Corbeau attirent aussi beaucoup l'attention des nouveaux colons, et reçoivent la même classe d'immigrants que le creek Boundary, Man. Ces terres ne sont pas non plus arpentées, mais elles se louent en grand nombre. Les colons de cette sorte ne demandent aucune aide. Le district ne fait que commencer à être connu aux Etats-Unis. J'ai reçu dernièrement à mon bureau un grand nombre d'Américains qui avaient visité Calgary et Edmonton, et qui préféraient la vallée du creek de la Pierre-à-Calumet à tout autre endroit qu'ils avaient visité. Il n'y a aucun doute qu'il y aura au printemps une grande affluence de colons qui viendront des Etats susmentionnés. D'après ce que je puis voir, les colons de mon district paraissent parfaitement satisfaits jusqu'à présent. S'il en venait un très grand nombre au printemps, ce que j'ai tout lieu de prévoir, il faudrait prendre d'autres arrangements.

Je reçois beaucoup de demandes de renseignements par lettres des Etats-Unis. Avec mes réponses, j'envoie le *Guide du Colon*, qui fournit, je crois, plus de renseignements sur Alberta que toute autre brochure que j'aie vue. Je regrette que mon fonds diminue promptement, il ne m'en reste qu'environ 100 exemplaires.

Je suis, monsieur, votre dévoué,

GEORGE YOUNG,
Agent des terres fédérales.

N° 9.

RAPPORT DE M. C. E. PHIPPS, D'ESTEVAN.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

ESTEVAN, 15 novembre 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre circulaire du 31 du mois dernier concernant l'immigration, et de vous transmettre mon rapport indiquant le nombre de personnes qui se sont inscrites pour des établissements de homestead dans ce district durant la dernière année, leur nationalité, etc.

A ce sujet, je ferai remarquer que la quantité réelle de personnes qui sont entrées dans ce district est beaucoup plus considérable que ne le fait voir le rapport, qui n'indique que les inscriptions faites durant cette période. De plus, la colonie des Juifs russes, qui comprend 300 âmes, compte 70 chefs de familles qui ont pris des inscriptions de homesteads, et qui sont actuellement dans la colonie, mais qui n'ont pas encore complété leurs inscriptions.

La raison en est que les membres de cette colonie n'étaient pas connus personnellement de leur agent, M. McDonald (qui, soit dit en passant, a pris tous les moyens de faire réussir la colonie); il s'en est suivi que souvent trois ou quatre familles qui avaient été placées dans la même section, ne pouvaient s'entendre pour se servir en commun des mêmes chevaux, machines aratoires, etc., à cause de leurs dissensions de familles, de religion, etc. Il s'est aussi trouvé en certains cas que des membres d'une même famille ou d'une même tribu avaient été séparés, et leur réunion était désirable.

Dans ces circonstances M. McDonald a cru qu'il était préférable, vu que les terres à leur disposition avaient été retenues par ordre du commissaire, de différer les inscriptions jusqu'à ce que les différentes familles se fussent fixées d'une manière définitive. Ce résultat est maintenant obtenu, et les inscriptions auraient été faites avant l'expiration de l'année sans le déplacement du bureau de Oxbow.

Il y a aussi 15 membres de la colonie belge dont les inscriptions ne sont pas encore complètes, l'agent n'ayant pas reçu les renseignements nécessaires pour préparer les déclarations assermentées suivant la formule des inscriptions.

Il y a en outre un grand nombre d'individus qui désirent prendre des terres dans les townships 1 et 2, lesquels contiennent quelques-unes des meilleures terres du district, mais qui n'ont pu être inscrites, vu que ces terres se trouvent situées dans la zone réservée pour la quarantaine. Plusieurs de ces gens cependant se sont établis sur les terres qu'ils avaient choisies en attendant que les inscriptions leur en soient accordées.

En somme, je crois qu'on peut placer le chiffre de l'immigration réelle dans ce district à 700 colons, et à 2,000 âmes, ce qui je crois est très satisfaisant, si l'on considère qu'au commencement de la saison le district était peu connu, et aussi les efforts que font des districts plus anciens pour s'assurer le gros des nouveaux venus.

Le service du guide pour les terres a eu de bons résultats, et je puis dire que rien ne contribue autant à sauver des dépenses à un nouveau colon, ainsi qu'à assurer sa prospérité future qu'un bon service de ce genre, ce qui ne peut que l'engager à recommander à ses amis de venir le joindre.

L'année dernière a, je crois, été satisfaisante, car nous n'avons eu de gelée que longtemps après que le grain eut été à l'abri.

Dans le nord du district il y eut assez de pluie, bien qu'une partie des environs des montagnes de l'Orignal ait considérablement souffert de la grêle en juillet. Dans le sud il est tombé moins de pluie qu'à l'ordinaire; mais là où la semence avait été faite

convenablement, elle a donné un bon rapport. D'un autre côté, là où les cultivateurs n'avaient placé la semence qu'à la surface, le rendement a été nul. En somme cette année fait voir qu'on peut obtenir une récolte payante pourvu que les cultivateurs se donnent la peine de bien préparer le sol, et n'attendent pas que la nature fasse tout sans leur aide. Le grand malheur pour ce pays c'est que beaucoup de gens entreprennent de cultiver plus de terrain qu'ils ne peuvent, au lieu de se borner à une moindre étendue de terre et de la travailler.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. E. PHIPPS,

Agent des terre fédérales.

RAPPORT d'immigration, district du Coteau, pour l'année expirée le 31 décembre 1892.

Nationalité.	De quel pays.	Nombre d'inscriptions.	Nombre d'âmes.	Occupation.	Nombre.	Terres reprises.
Canadiens	Ontario	279	701	Cultivateurs	439	Homesteads, 101.
	Québec	15	34	Journaliers	26	
	T. du N.-O.	4	16	Charpentiers	19	Préemptions, 60.
	Nouvelle-Ecosse	3	3	Forgerons	7	
	N.-Brunswick	1	5	Commis	16	Patentes accordées, 58.
	Dakota	15	27	Bouchers	3	
	Missouri	2	2	Veuves	6	do demandées, 61.
	Michigan	13	35	Gérant de houillère	2	
	Ohio	1	1	Police	2	Ventes—générales, 9.
	Minnesota	2	12	Sans occupation	3	
	Iowa	1	1			do préemptions, 6.
	Détroit	2	12	Total	523	
	Caroline du Nord	1	7			
	New-York	1	1			
	Wisconsin	2	2			
Anglais	Angleterre	75	322			
	Etats-Unis	6	11			
Ecossais	Ecosse	19	81			
Irlandais	Irlande	5	11			
Suédois	Suède	11	19			
	Etats-Unis	4	13			
Norvégiens	Norvège	1	5			
Américains	Etats-Unis	3	15			
Français	France	6	13			
Belges	Belgique	12	19			
Russes	Russie	33	138			
Allemands	Allemagne	1	6			
Autrichiens	Autriche	1	8			
Roumains	Roumanie	1	1			
Italiens	Italie	1	2			
Russes	Québec	2	11			
	Total	523	1,534			

Ce rapport ne comprend pas environ soixante et dix familles juives, et quelques familles belges, dont les inscriptions ne sont pas encore complétées.

C. E. PHIPPS,

Agent des terres fédérales.

N° 10.

RAPPORT DE M. W. M. HILLIARD, DE MINNEDOSA.

M. A. M. Burgess,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations de mon agence durant l'année 1892.

Le courant général des établissements s'est dirigé au nord vers la colonie Scandinave, le lac Dauphin et sur la ligne qui conduit de Neepawa au pays du Dauphin. En somme, la situation des colons est prospère, et le fait que l'on porte de plus en plus attention à la culture mixte est une garantie contre les gelées éventuelles de l'été. La récolte de cette année est au-dessus de la moyenne, mais les prix sont faibles.

Les colons établis dans ce district sont florissants. L'établissement de la vallée de Hun, principalement occupé par des Hongrois, est situé dans la vallée des montagnes du Dauphin qui s'étend au nord et au sud, et est arrosé de cours d'eau pure qui ne tarissent jamais. Les colons s'occupent d'élevage ; la partie sud de la vallée et le lit des creeks produisent pour cela du foin en abondance. Cette partie du district est exposée aux gelées d'été, mais les colons, qui sont économes dans leur manière de vivre, réussissent bien, et sont satisfaits de leur sort.

La colonie scandinave, qui occupe les rangs 17 et 18 des townships 17 et 18, à l'ouest du 1er méridien, fait des progrès, et l'été dernier plusieurs nouveaux colons sont venus des vieux pays avec leurs familles en augmenter le nombre ; les anciens colons sont très contents, et préfèrent leur pays d'adoption. Dans cette colonie, le sol est fortement boisé, recouvert d'arbustes et difficile à défricher. L'étendue en culture se trouve ainsi comparativement peu considérable, mais suffit aux besoins des colons qui se livrent de plus en plus à la culture mixte. Il y a ici une scierie qui est d'un grand avantage pour les colons; elle leur fournit le bois de service, les bardeaux, etc., et donne de l'ouvrage à bon nombre pendant les mois d'hiver.

La colonie française établie sur la rivière de la Tortue n'est pas encore suffisamment avancée pour que je puisse en faire un rapport ; mais si j'en juge par la classe de colons qui se sont présentés au bureau en s'y rendant, je n'ai pas le moindre doute que cet établissement va finir par réussir. Ces colons paraissent intelligents, énergiques et possédant des moyens pécuniaires suffisants pour bien commencer. Ils sont très satisfaits du pays, et attendent un grand nombre d'amis qui doivent venir les rejoindre le printemps prochain.

Le bureau du lac Dauphin a été d'une grande commodité pour les gens qui s'inscrivent dans la partie nord du district, et son utilité est bien appréciée. Il est survenu des difficultés du fait que quelques colons se sont établis sur des sections non arpentées. Dans le cas où cette partie du district serait mise en communication avec l'autre par un chemin de fer qui, je crois, est à l'état de projet, il y aura affluence de colons qui se porteront de ce côté, vu que la seule chose qui retarde cet établissement est le manque de facilités de transport. Il est à désirer que l'on fasse le plus tôt possible l'arpentage des townships de la partie nord de ce district.

L'avantage accordé au colon de pouvoir reprendre comme un second homestead la terre qu'il avait abandonnée à titre de préemption, est bien apprécié. Cette modification de la loi explique la diminution survenue dans le nombre des ventes de préemptions.

La bonne pensée qu'a eu le département de procurer des guides aux nouveaux colons aura d'excellents résultats; tout en étant peu dispendieux, le système actuel sera d'un grand secours pour le colon qui saura en profiter.

En terminant je suis heureux de dire que le développement et la prospérité de ce district sont satisfaisants, et les colons, jeunes et vieux, contents et heureux. L'élevage des moutons est devenu tout une industrie, les fabriques de laine à Rapid City offrant un bon marché. De grandes quantités de bêtes à cornes et de cochons sont expédiés vers l'est tous les ans. On exporte aussi de ce district au marché d'Angleterre du beurre, du fromage, des œufs et des volailles en grandes quantités.

Nous avons eu cette année la visite de délégués européens, et de plusieurs Etats de l'union américaine, qui se sont tous déclarés enchantés des preuves de prospérité et de contentement visibles de toutes parts, et nous attendons de bons résultats des rapports que ces messieurs ne manqueront pas de faire à leurs compatriotes de ce qu'ils ont vu.

(Signé) WM. M. HILLIARD,
Agent des terres fédérales.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES,
MINNEDOSA, 14 janvier 1893.

N° 11.

RAPPORT DE M. W. H. STEVENSON, DE RÉGINA.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES,
RÉGINA, 18 novembre 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 31 octobre dernier, et en réponse je dois dire que lorsque j'ai été chargé de l'immigration la saison était close, à cause de l'épidémie du choléra. J'ai trouvé la bâtisse des immigrants en ordre et très propre; une seule famille l'occupait. M. Stemshorn est venu à ce bureau, et a rempli ses fonctions avec diligence.

Quant à mon opinion concernant la direction des affaires de l'immigration pour l'avenir, j'ai peu de chose à ajouter aux méthodes précédentes; je crois qu'on a bien fait de la confier à ce bureau.

Le pays est maintenant colonisé, et les colons ne sont que trop heureux de pouvoir retenir les immigrants qui viennent au milieu d'eux. Il faudra quelquefois employer un guide, et des gens de la localité très compétents peuvent être engagés pour cela au taux ordinaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. H. STEVENSON,

Agent des terres fédérales.

N° 12.

RAPPORT DE M. V. McINNES.

M. A. BURGESS,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport de 1892.

Ma connaissance personnelle des districts dans lesquels un agent d'immigration est appelé à faire de la propagande est une condition essentielle de succès; c'est pour cela que durant les mois de janvier et février j'ai parcouru la partie du Michigan que traverse le chemin de fer Détroit, Grand-Haven et Milwaukee, et le réseau de Flint et Pierre Marquette.

Chaque fois que j'en avais l'occasion je réunissais autant de cultivateurs que possible, et je leur exposais dans des entretiens intimes les grands avantages qu'il y aurait pour eux d'acquérir une ferme dans le Nord-Ouest ; je faisais ressortir le contraste qu'offrait leur situation présente, ayant à lutter avec des terres couvertes d'hypothèques et soumises à de fortes taxes, et celle du colon du Nord-Ouest, qui de suite prend possession en son nom propre d'une ferme de 160 acres qui ne demande qu'à être labourée pour produire de magnifiques récoltes. Et aussi une terre gratuite pour chacun de ses fils atteignant l'âge de 18 ans.

En outre d'une distribution libérale de brochures, etc., j'ai constaté que c'était là un excellent moyen d'attirer l'attention du cultivateur, et l'ardeur avec laquelle on me posait des questions faisait voir qu'on devenait intéressé et pénétré de l'idée "d'aller à l'ouest" pour améliorer son sort.

En mars j'ai parcouru les comtés de Sanilac, de Saginaw et de Huron. J'ai appris que dans ces districts un grand nombre de terres étaient hypothéquées, les hypothèques constituant plutôt la règle que l'exception, et j'y ai soulevé beaucoup d'intérêt en notre faveur, bien qu'il fût évident qu'on y manquait de confiance à l'égard de notre Nord-Ouest. Pour faire face à cette difficulté, je leur ai suggéré d'envoyer une délégation d'hommes de confiance parmi eux pour aller visiter le pays et faire rapport de leurs impressions. Ils ont accepté l'idée, et le 27 avril une délégation d'une vingtaine de bons cultivateurs est partie de ces comtés pour le Nord-Ouest, accompagnée du capitaine Holmes. On appréciera la sagesse de cette démarche comme moyen d'annonce par le rapport ci-joint :—

"CHER MONSIEUR,—Ayant été délégués par un grand nombre de cultivateurs du nord du Michigan, d'après vos représentations, pour visiter le Nord-Ouest canadien, nous désirons vous donner une idée de l'appréciation que nous avons faite du pays qu'il nous a été donné de voir. Nous avons été charmés de trouver à notre arrivée une ville aussi grande et aussi belle que Winnipeg, avec ses 30,000 habitants, son mouvement d'affaires et tous les signes de prospérité. A Brandon, notre visite à la ferme expérimentale a été pour nous une source de plaisir, et nous avons fort apprécié l'obligeance que M. Bedford a mise à nous fournir des renseignements. Cette ferme nous donne une idée de ce que le gouvernement canadien entend faire par ces expériences, c'est-à-dire donner aux futurs colons tous les renseignements concernant la culture qui ne pourraient être obtenus que par des années de travail et de grandes dépenses. Nous désirons exprimer aux employés de Brandon, par votre entremise, nos sincères remerciements pour leur bienveillance à mettre des moyens de transport à notre disposition. Le district de Brandon est sans doute un magnifique pays pour la culture du grain. A notre arrivée à Calgary, nous avons été très surpris de trouver une ville aussi considérable et aussi prospère dans l'ouest lointain ; les constructions y sont aussi belles que celles que l'on trouve dans les cités de l'est. Nous nous sommes dirigés vers le nord d'Edmonton, par le chemin de fer de Calgary et Edmonton, et nous avons trouvé un pays qui, à notre avis, ne peut être surpassé en fertilité sur le continent américain. Il y a abondance de foin, de bois et d'eau ; il est rempli d'abri et de tout ce qui peut rendre un colon heureux et prospère.

"On trouve aussi du charbon sur les bords de presque tous les cours d'eau. Nous y avons vu des millions d'acres de terres fertiles ouvertes aux colons, et libres de

toutes charges, si ce n'est d'un droit d'entrée de $10, et nous avons vu plusieurs troupeaux de bestiaux qui n'avaient j'amais connu l'abri d'une étable. Quelques-uns d'entre nous ont aussi choisi, pour des amis, des terres dans le Michigan.

" Nous n'hésitons pas à recommander à nos amis du Michigan qui désirent améliorer leur position de venir dans le Nord-Ouest canadien, où nous nous sommes établis.

" Pour terminer nous désirons déclarer que la population du Michigan peut en toute sûreté se fier aux informations que vous donnerez, parce que nous avons eu l'occasion de juger nous-mêmes de la vérité pleine et entière de ce que vous nous aviez dit lorsque vous nous engagiez à venir visiter ce pays.

" Pendant notre voyage vers le nord, nous avons rencontré à environ 1 ou 6 milles de Wetaskewin, 40 milles au sud d'Edmonton, un nombre considérable de colons venant du Dakota, de l'Idaho et autres Etats, qui étaient de la même opinion que nous, savoir: Que ce pays vaut beaucoup mieux que celui que nous avons quitté.

JOHN F. FINCH,	A. L. PUFFER,
JOHN P. LINCE,	JAS. W. CAMPBELL,
JOSIAH JENKINS,	ARTHUR WHITTAKER,
COLE H. CAMPBELL,	HORACE J. DUNN,
PHILIP WHITTAKER,	HENRY HAINSTOCK,
JAS. A. STRATTON,	ERNEST WHITTAKER,
LYMAN BIERSE,	JOHN McBEATH,

tous des comtés de Kalkaska et d'Antrim."

J'ai fait imprimer ce rapport et je l'ai fait répandre dans l'Etat, facilitant ainsi le travail pour d'autres agents jusque dans les districts les plus éloignés. J'ai conseillé aux agents dans d'autres parties de l'Etat de faire la même chose, et je crois que par ce moyen on y a obtenu aussi des résultats également satisfaisants.

J'ai continué ainsi ma propagande dans d'autres districts, et répandant parmi les cultivateurs les renseignements que je croyais les plus propres à attirer leur attention sur le Nord-Ouest canadien. J'ai constaté que les dépenses du voyage vers notre ouest étaient ce qui empêchait plusieurs qui auraient désiré émigrer, mais n'aimaient pas à vendre leurs bestiaux à sacrifice pour se faire les fonds nécessaires, et j'ai vu que si je pouvais obtenir un taux réduit de passage jusqu'à Winnipeg et les Territoires de l'ouest, cela nous aiderait beaucoup. Désireux de mettre ce projet à exécution je suis parti pour Ottawa le 9 mai. A mon arrivée à Ottawa je suis allé voir le ministre de l'intérieur, qui m'a dit d'aller à Montréal et d'exposer ma proposition aux officiers du chemin de fer du Pacifique. C'est ce que j'ai fait. Après avoir discuté toute la question avec M. McNicoll, comme résultat j'ai obtenu que les colons seraient transportés depuis le Sault Sainte-Marie jusqu'à Winnipeg et tous les points à l'ouest au taux très bas de cinq piastres.

A mon retour au Michigan j'ai annoncé libéralement, pour le 22 juillet, une excursion à bon marché pour les cultivateurs désirant s'établir dans le Nord-Ouest ou les provinces du Canada. J'ai confié la conduite des excursionnistes à M. Anderson, qui les a accompagnés jusque dans l'ouest. L'excursion se composait de treize cultivateurs du comté de Saginaw, quatorze de Sanilac et onze de Huron.

A la même date, une autre excursion de vingt-trois cultivateurs est partie des comtés de Kalkaska et Antrim pour le Nord-Ouest.

Continuant le même travail, j'ai envoyé des colons quelquefois toutes les semaines ou toutes les deux semaines. Un éloge persistant du Nord-Ouest, et une distribution libérale de nos brochures ont toujours fait partie de mon programme. Dans le mois de septembre, j'ai organisé trois autres excursions d'émigrants pour le Nord-Ouest; le départ était fixé au 14, au 23 et au 27. Ces excursions ont assez bien réussi. Celle du 14 se composait de vingt bons cultivateurs, et était sous la conduite de M. Code. Celle du 23, sous la direction de M. Anderson, se composait de vingt-sept personnes, et trois chars de bestiaux et de meubles appartenant aux colons. La dernière excursion de 1892, celle du 27 septembre, se composait de vingt-deux colons de première classe, et de deux chars remplis de bestiaux, instruments aratoires, etc.; elle était sous la conduite de M. Scatcherd. Ces colons appartenaient principalement aux comtés déjà mentionnés dans ce rapport.

Vous observerez que l'exode du Michigan, bien qu'encore dans son enfance, a déjà un bon commencement, et je suis persuadé que dans le commencement du printemps de 1893, nous ajouterons un grand nombre de colons désirables aux colons du Michigan déjà rendus à Edmonton, à Yorkton et autres districts. Nous rencontrons dans toutes les parties de l'Etat du Michigan un grand nombre de cultivateurs autrefois du Canada et qui ont été amenés à émigrer au Michigan par les mêmes agents américains qui travaillent aujourd'hui dans l'Ontario et dans toutes les provinces de l'est.

J'ai fait distribuer, à toutes les principales expositions dans l'Ontario, un grand nombre de circulaires mettant les cultivateurs en garde contre les brochures séduisantes qui pourraient leur être données par les agents des compagnies de terres dans le Dakota, le Minnesota et autres Etats, leur peignant comme le paradis des cultivateurs ces Etats où les blizzards, les gelées et les cyclones font la terreur du cultivateur, et sont pour lui un danger continuel ; de plus les taxes élevées et des rentes hypothécaires de deux pour cent par mois y ont ruiné des centaines de familles, et nous comptons par centaines le nombre additionnel de ceux qui ont traversé les lignes pour s'établir dans le Manitoba et dans nos territoires du Nord-Ouest.

Question de l'émigration du Michigan pour l'avenir :—

Je suggérerais d'envoyer une bonne collection des produits agricoles et autres du Nord-Ouest aux principales expositions qui seront tenues dans l'Etat du Michigan, l'année prochaine. Je puis dire ici que je suis déjà en négociations avec la Compagnie du Pacifique canadien pour qu'elle mette à ma disposition son wagon de produits du Nord-Ouest ou qu'elle le fasse circuler prochainement dans l'Etat du Michigan. J'ai bon espoir de réussir dans ma demande. Bien que le nombre de colons partis du Michigan pour le Nord-Ouest en 1892 ne paraisse pas très considérable, je suis cependant porté à croire que le résultat est satisfaisant, et portera de bons fruits dans un avenir peu éloigné ; il ne faut pas oublier que l'opposition à laquelle nous avons à faire face est à la fois active et sans scrupule.

Les assertions irréfléchies et insensées, sinon perfides, de quelques journaux canadiens et politiciens désappointés sont recueillies avec empressement par les agents américains, publiées dans les journaux des Etats-Unis, et citées dans leurs circulaires. Malgré cela, je crois que le travail commencé dans le Michigan est en bonne voie, et les rapports des différentes délégations qui arrivent dans le Nord-Ouest cette année auront un effet salutaire, et ont déjà eu pour résultat de former des noyaux d'établissements dans Edmonton, Yorkton et autres points, ce qui aura l'effet désirable d'engager d'autres personnes à les suivre au printemps prochain. Je crois qu'avec une bonne organisation nous pouvons réussir à convaincre un très grand nombre de cultivateurs à quitter les domaines de l'oncle Sam l'année prochaine. Je suis d'autant plus porté à avoir cette confiance que j'ai en ma possession de nombreuses lettres venant de colons déjà établis en Canada, attestant la vérité des renseignements imprimés, et du traitement courtois qu'ils ont reçu de la part de vos agents et des employés de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique. Pour ma part, je trouve tout cela très satisfaisant. Si l'on doit continuer dans le Michigan en 1892 l'ouvrage si bien commencé, mon plan serait d'organiser un service d'agents qui occuperaient les districts que je désignerais et qui pourraient donner aux colons toutes les informations nécessaires quant aux prix du passage, à la route à suivre, etc., et les diriger ensuite aux points d'embarquement. Je serais ainsi en rapports directs avec chaque partie de l'Etat, et je pourrais en peu de temps me transporter au point où ma présence serait requise.

Je crois que le courant d'émigration du Canada aux Etats-Unis a subi un arrêt et est détourné vers le Nord-Ouest.

Je crois à la persévérance dans le travail commencé. Un travail persistant finit par l'emporter.

Le grand courant a été atteint et le flot de l'immigration continuera à couler vers notre grand Nord-Ouest jusqu'à ce que ses vastes et fertiles plaines soient remplies d'une population contente et prospère, et que ces vastes domaines soient couverts de milliers de foyers heureux.

Je ne puis terminer ce rapport sans mentionner la vaste importance et les résultats heureux qu'aurait dans l'avenir une exposition complète, et une annonce étendue de nos produits à l'exposition de Chicago. Je n'ai aucun doute que l'exposition sera tout ce qu'elle doit être, intelligente, élaborée et complète, et sous la direction d'officiers compétents. Il ne nous sera pas offert pendant la décade prochaine d'occasion aussi favorable pour faire connaître notre grand Nord-Ouest canadien, qui a été si décrié par des criards pessimistes dans notre pays et à l'étranger. Il y aura là d'immenses capitaux cherchant de bons placements.

Il y aura là des représentants de chaque pays d'Europe, et des journalistes de toutes les nations, et l'on devrait afficher sur des bannières en or, aux yeux du monde assemblé à Chicago, l'année prochaine, les vastes richesses minières du Canada, ses houillères inépuisables et ses millions d'acres de terre fertile. Je sens que notre pays commence à faire concurrence aux autres nations de la terre, et son début devrait être en rapport avec ses vastes ressources et son importance territoriale. Le Canada espère que chaque citoyen fera son devoir, et ceux qui sont immédiatement responsables doivent voir à ce que rien ne soit laissé en arrière ou à moitié fait. Si nous faisons une annonce complète et sans réserves de notre pays, l'immigration au Canada recevra une impulsion qui dépassera les espérances les plus grandes de ses meilleurs amis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre humble serviteur,

M. V. McINNES.

N° 13.

RAPPORT DE M. ALFRED F. HOLMES.

HURON HOUSE,
PORT-HURON, MICHIGAN, 11 octobre 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—Pendant les deux dernières semaines j'ai visité les endroits parcourus par Scatcherd, Anderson, Davis et moi-même, et je suis absolument certain que nous aurons une forte immigration venant de cette région l'année prochaine. Un grand nombre de cultivateurs vendent les articles qu'ils ne veulent pas transporter, et cherchent à louer ou à vendre leurs propriétés.

La température a été très variable ici pendant le dernier mois et les cultivateurs n'ont pu battre leur grain, et je n'hésite pas à dire que nous aurons dix familles de plus cet automne. Mais si nous continuons cet hiver dans l'état de travail commencé, nous aurons deux ou trois cents familles au printemps.

Avec les rapports que les délégués qui sont maintenant dans l'ouest vous donneront à leur retour, si ces personnes sont visitées nous aurons une bonne colonie au printemps, et après cela chaque colon qui vient dans notre pays, s'il est bien établi, devient un agent. J'ai mentionné dans ma dernière lettre que l'on pouvait faire de bonne besogne dans l'Etat de New-York. Il y a trois ou quatre comtés situés à l'est d'une lignetirée depuis Watertown jusqu'à Ogdensburg, touchant au fleuve Saint-Laurent, et peuplés en grande partie par des Canadiens, dont très peu sont propriétaires, mais tous ont des bestiaux et des instruments aratoires.

Ces gens, si on les visitait pendant l'hiver d'une manière convenable, seraient heureux d'aller s'établir dans notre Nord-Ouest. Et nous pouvons les avoir facilement si nous pouvons leur offrir un taux de transport raisonnable sur le chemin de fer du Pacifique, leur passage sur les chemins de fer américains ne devant pas leur coûter bien cher, vu leur proximité de Kingston, Brockville et Prescott.

J'attribue notre succès dans le Dakota-Sud plus à la propagande personnelle qu'à toute autre cause, et c'est ce que nous voulons faire dans le Michigan. L'envo

de brochures imprimées est une très bonne chose pour commencer; mais les gens aiment à voir chez eux quelqu'un qui a visité le pays, et y a des intérêts autres que celui d'un agent payé. Le fait que je suis propriétaire d'un ranche au Nord-Ouest agit favorablement sur l'esprit de plusieurs.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

ALFRED F. HOLMES.

N° 14.

RAPPORT DE M. E. G. WISWELL.

LEWISTON, MAINE, 12 novembre 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa, Canada.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre circulaire portant la date du 3 novembre 1892, je dirai que j'ai commencé mon travail dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre le 1er avril 1892, et depuis ce temps mes efforts ont porté presque entièrement sur les Etats du Maine et du New-Hampshire.

J'ai été surpris de l'absence de renseignements exacts sur le climat et les conditions générales de l'Ouest canadien, plusieurs croyant qu'il y régnait un hiver éternel, que les sauvages y étaient d'un caractère féroce, et que toute culture y était impossible. Cependant onze délégués ont visité le Manitoba et les Territoires pendant l'été, et leurs différents rapports ont été mis en grande circulation, de même qu'une description très complète du pays écrite par M. Read, de l'*Auburn Gazette*; tous ces écrits ont intéressé la population de ces Etats, et j'ai maintenant les noms de plus de deux cents personnes qui ont déclaré leur intention d'aller dans l'Ouest canadien le printemps ou l'été prochain. Outre cela je sais que six personnes sont parties pour le Nord-Ouest après avoir lu nos brochures.

Je suis maintenant en communication avec plusieurs autres personnes qui se proposent de visiter le Manitoba dans quelques semaines; l'une de ces personnes est prête à placer $10,000 sur des terres au Nord-Ouest si elle est satisfaite du pays. Les dépenses élevées d'un voyage au Nord-Ouest ont empêché un grand nombre de personnes qui auraient désiré visiter notre pays, et y seraient certainement allées.

Nous avons eu plusieurs obstacles à surmonter ici, un entre autres dont j'ai déjà parlé. L'autre est un préjugé national, qui paraît avoir été spécialement cultivé par le système d'éducation et suivi dans les écoles de ces Etats. Tout de même une comparaison entre les résultats obtenus au Manitoba pendant la dernière décade, et ceux obtenus par les cultivateurs de la Nouvelle-Angleterre pendant la même période, fait justice de l'objection dans l'esprit de plusieurs cultivateurs.

Les ressources financières de plusieurs cultivateurs sont dans un tel état qu'il ne peuvent payer leur passage, sans parler des dépenses nécessaires qu'il leur faudra faire une fois rendus à leur nouvelle demeure, et bien que je pense que nous pourrons trouver là un grand nombre d'immigrants d'ici à un certain temps, cependant plusieurs qui voudraient partir ne le pourront faire d'ici à quelque temps.

Je crois que les apparences d'une nombreuse immigration sont brillantes pour l'année prochaine, si nous faisons suivre les avantages gagnés pendant l'été dernier, d'une politique vigoureuse d'annonces pendant l'hiver.

Je m'occupe en ce moment d'obtenir l'aide de M. Peltier (un Canadien autrefois, maintenant dans le commerce ici, qui a visité le Manitoba cet été) pour former une colonie canadienne, et j'ai confiance dans le succès.

Respectueusement soumis,

E. G. WISWELL.

N° 15.

RAPPORT DE M. JAS. ANDERSON.

CHESANING, MICHIGAN,
10 novembre 1882.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa, Canada.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur la propagande d'immigration qui s'est faite dans ce district pendant les derniers mois que j'ai passé ici, depuis le milieu de mai jusqu'au 31 octobre. A mon arrivée ici j'ai constaté une grande antipathie contre notre forme de gouvernement; on y croit que nous sommes obligés de payer un certain tribut à la mère patrie, et que nous n'avons aucune juridiction sur le tarif, et autres moyens de percevoir le revenu, et que le gouverneur général a été placé par le gouvernement anglais pour nommer nos ministres et les conduire d'après le système en vogue en Russie. C'est là un des principaux préjugés contre lesquels un agent a à combattre, et dont il lui faut montrer la fausseté. Les Canadiens établis dans l'Etat du Michigan sont venus dans cet Etat lorsqu'ils étaient jeunes et en qualité de bûcherons, et ils on profité du prix des terres qui autrefois avaient été couvertes de pin, et dont le prix était alors de 25 centins à $2.00 l'acre. Les cultivateurs ici ne sont pas aussi à l'aise que les nôtres dans Ontario; les terres sont petites, la plus grande partie ne dépassant pas quarante acres, toutes pourvues cependant d'un stock d'instruments aratoires aussi complet que celui requis sur une terre de 200 arpents dans l'Ontario; la conséquence est que ces instruments sont hypothéqués pour 90 pour 100 de leur valeur. Le township de Chesaning, dans lequel ce village est situé, n'a que quarante et un cultivateurs sans hypothèque, et ce township est considéré comme un des meilleurs de Saginaw. Un grand nombre de cultivateurs seront obligés d'émigrer soit dans notre ouest canadien ou ailleurs, car cet état de choses ne peut pas durer longtemps. Les instruments aratoires et articles de consommation se vendent à peu près aux mêmes prix que dans l'Ontario. Ce comté est rempli de petites banques qui prêtent à des taux très élevés. L'intérêt est souvent de un à deux pour cent par mois. Les taxes sont élevées en comparaison de celles que paie le cultivateur d'Ontario; outre les taxes d'écoles, du comté et de la municipalité, l'Etat perçoit une taxe de $1.80 par $1,000. L'Etat ne possédant pas de terres, lesquelles appartiennent au gouvernement central, est obligé de percevoir son revenu au moyen de la taxe directe.

J'ai accompagné deux délégations dans l'ouest, l'une en juillet, l'autre en septembre. Je vous envoie les rapports faits par les délégués de ces deux délégations. La première délégation a visité le district d'Edmonton et en a été bien satisfaite; la deuxième s'est rendue à Battleford *via* Saskatoon, et est revenue par la Saskatchewan du nord, *via* Carleton, et ensuite s'est rendue au lac aux Canards, où elle a pris plusieurs homesteads, en tout vingt-six homesteads pour les deux délégations. Les délégations ont été émerveillées de la beauté du pays que notre gouvernement offre aux colons, ainsi que des variétés de foins, et de l'abondance des récoltes, toutes choses que l'on peut vérifier en consultant leurs rapports.

Plusieurs délégués m'ont dit qu'on leur avait fait croire à un tout autre état de choses. On leur avait dit que notre pays était un pays de glaces, que les rivières y gelaient solides jusqu'au fond; ces exagérations sont mises en circulation par les agents des compagnies de chemin de fer intéressées à favoriser la colonisation des endroits où passent leurs lignes. Mon ouvrage a consisté l'année dernière plus à faire connaître le pays qu'à ramener immédiatement des immigrants, et comme nous avons eu des délégations composées d'hommes de bonne réputation et qui ont fait des rapports favorables, je n'ai aucun doute que l'ouvrage de la dernière saison rap-

portera de bons fruits l'année prochaine. Environ 300 personnes m'ont demandé des renseignements; plusieurs de ces personnes sont à l'aise et veulent établir leurs fils. J'ai les noms de plusieurs familles qui se proposent de partir par la prochaine excursion le printemps prochain.

J'ai l'honneur de vous dire que maintenant que nous avons fait connaître le pays à la population ici, le prochain moyen de conviction sera un transport à bas prix pour ces immigrants et leurs effets, ce qui vaut mieux encore que tout le travail d'un agent; cela signifie que plusieurs iront visiter le pays et finiront par s'y établir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur.
Votre obéissant serviteur,

JAMES ANDERSON,
Agent d'immigration.

N° 16.

RAPPORT DES DÉLÉGUÉS AU SUJET DES TERRES GRATUITES DE 160 ACRES DANS LE GRAND NORD-OUEST.

LA MECQUE DES CULTIVATEURS—LES DÉLÉGUÉS DE L'ETAT WOLVERINE AIMENT LE NORD-OUEST—LA FERTILITÉ ÉTONNANTE DES PRAIRIES A ÉTÉ POUR EUX UNE RÉVÉLATION, ET ILS DISENT QU'ON NE PEUT TROUVER DE PAYS PLUS AVANTAGEUX.

La délégation des fermiers du Michigan qui sont allés visiter les terres du Nord-Ouest, en vue d'y émigrer avec leurs familles et leurs amis, est revenue à la ville dimanche, et chaque délégué a ensuite repris la route de son foyer aujourd'hui. M. Anderson, agent d'émigration dans le Michigan, qui a accompagné la délégation, restera en ville jusqu'à vendredi. Les délégués ont fait le compte rendu suivant de leur voyage:—

"Le 26 juillet nous sommes arrivés à Winnipeg, où nous nous sommes arrêtés jusqu'au 28. L'exposition provinciale du Manitoba était alors ouverte et nous l'avons visitée. Les animaux et les chevaux dépassaient notre attente; les bestiaux engraissés dans la prairie étaient supérieurs à un grand nombre d'animaux engraissés à l'étable que nous avons vus. Les autres produits exposés faisaient honneur à la nouvelle province. Nous sommes arrivés à Calgary le 30 juillet. Les récoltes jusqu'à 328 milles à l'ouest de Winnipeg étaient très bonnes. Le district du Portage, à travers lequel nous avons passé, était un des meilleurs que nous ayons jamais vus; le blé, l'avoine, l'orge paraissaient tous d'excellente qualité et en grande quantité. Le district de Brandon était aussi très bon. Sur notre passage nous avons rencontré plusieurs champs de grain de 50 et de 100 acres, et aussi loin que l'œil pouvait atteindre nous voyions plusieurs milles d'étendue cultivés en grain, ce qui était pour nous une vue très encourageante. La récolte n'était pas aussi bonne dans le district à l'ouest de Qu'Appelle à cause du manque de pluie. Bien que le grain nous parut court et clair à cause de la sécheresse, le foin nous a paru être partout en abondance, et fournissait une nourriture riche aux bestiaux, que nous avons vus en grande quantité et tous très gras.

"Nous avons visité la cité de Calgary avec sa population de 4,500 âmes, au pied des montagnes Rocheuses, dont nous pouvons voir les sommets couverts de neige. Un certain nombre de ses édifices sont construits en pierre, tirée d'une carrière située à environ 10 milles du centre de la ville. Le pays dans les environs est connu sous le nom de région des ranches; il y a des années où il ne tombe pas assez de pluie pour toutes les sortes de culture. Nous avons été transportés à travers le pays par la police à cheval, sous la conduite de M. Amos Rowe, l'agent des terres fédérales. Nous avons visité le ranche de Chapman, dans lequel il y a 1,000 bêtes à cornes et 600 chevaux; tous ces animaux paraissaient très gras, bien que l'herbe fut courte, elle

était abondante et succulente. Nous avons vu aussi un troupeau de 2,000 moutons, et l'on nous a dit qu'il y en avait un de 3,000. Toutes espèces d'animaux réussissent bien dans l'Alberta.

"Le lundi, 2 août, nous avons pris le chemin de fer Edmonton et Calgary pour aller à Edmonton. A mesure que nous avancions dans le nord nous constations une amélioration considérable; à 50 milles de Calgary la végétation commençait à être très riche, le foin surtout était de bonne qualité. Nous avons trouvé un bon nombre de colons déjà établis dans le pays, et chaque station de chemin de fer remplie de chercheurs de terres anxieux. A Edmonton, et à d'autres endroits au sud et à l'est, il y a des magasins où les colons peuvent obtenir tout ce dont ils ont besoin à des prix raisonnables. Il y a deux mines de charbon à Edmonton; le charbon s'y vend $2.40 ou $2.75 la tonne livré à domicile. Plusieurs chercheurs d'or en trouvent sur les bancs de sable de la Sackatchewan-nord. On nous a dit que chaque chercheur d'or faisait de $2 à $3 par jour. On creuse en ce moment pour trouver de l'huile à Edmonton, avec beaucoup de chance de succès.

"Il y a beaucoup de chasse dans ce pays. Nous avons vu de grands troupeaux de poules de prairie, de canards et d'oies sauvages, et dans notre opinion ce pays est le paradis des chasseurs. La chasse à la poule de prairie commence le 15 août, et celle aux canards et aux oies le 1er septembre. Il serait difficile de concevoir de pays plus favorables à la colonisation que celui que nous avons visité. Bonne terre, bonne eau, du bois, du foin et du charbon d'extraction facile et à bon marché sur la rivière Saskatchewan. La fertilité est partout. L'opinion des délégués concernant les avantages offerts à la colonisation dans le Nord-Ouest est comme suit. Tout le pays est propre à l'élevage des bestiaux, mais dans le district d'Edmonton, autant que nous avons pu voir, toute espèce de culture paraît y réussir au delà de ce que nous nous attendions. Le blé tout spécialement est bon, de même que l'avoine et l'orge, et en notre qualité de cultivateurs de l'est, nous pouvons dire que le mil que nous avons vu là est aussi beau que celui qui peut être produit dans aucun pays, et nous croyons que le colon trouvera profit dans cette culture à mesure que le pays se développera. En allant vers l'est nous avons trouvé sur une distance de trente-six à quarante milles une très belle végétation; dans notre opinion c'est la contrée de l'avenir dans le Nord-Ouest. Nous pouvons dire, d'après les preuves que nous avons eues, que tout homme qui veut travailler à se faire un établissement, réussira dans ce district, qui possède certainement le sol le meilleur et le plus profond. Tout abonde dans ce pays: le foin et les fruits sauvages tels que fraises, groseilles et gadelles sauvages, rouges et noires.

"Le district d'Edmonton dépassa notre attente; ce pays convient très bien à toute espèce de culture, avec son sol de terre noire inépuisable, bien arrosé et bien couvert de bois. Le pays peut être favorablement comparé sous ce rapport avec l'Etat de l'Illinois; le blé, l'orge, l'avoine et le foin y pousseraient en abondance. Nous y avons vu du mil et des pommes de terre d'aussi belle qualité que dans l'est, et nous ne voyons aucune raison pour laquelle une personne qui dans l'est est écrasée sous le fardeau des taxes et des intérêts, n'irait pas immédiatement, si elle le peut, s'établir dans ce beau Nord-Ouest. Là cette personne trouvera un bon climat pour la santé, pas de taxes pour en parler, un bon sol, pas d'hypothèques, pas d'intérêts à payer, et avant longtemps, avec un peu d'énergie et de persévérance, il pourra se faire une demeure heureuse et confortable.

"Le sol a une profondeur de dix-huit pouces à trois pieds; c'est un terrain noir très riche ressemblant à celui des terrains bas sur la rivière Michigan, seulement qu'il est plus pesant et repose sur un sous-sol de glaise qui est lui-même noir et riche. Le climat est doux; plusieurs cultivateurs nous disent que leurs chevaux trouvent facilement leur vie tout l'hiver dehors, et que l'hiver dernier l'on n'a eu que très peu de neige, et presque pas de chemins d'hiver. L'hiver précédent la température avait été semblable, et nous croyons qu'elle se comporte ainsi généralement. La récolte de blé était belle et bien égale, à peu près à la même hauteur que les clôtures, qui sont de quatre pieds et demi à cinq pieds, et promettait un rendement de 25 à 30 boisseaux par acre. La récolte se fera vers le 20 août. L'avoine était pesante et bonne, pouvant donner, suivant nous, de 60 à 70 boisseaux à l'acre, et l'on nous a parlé de rendements

extraordinaires allant jusqu'à 100 boisseaux à l'acre. Nous n'avons jamais vu de plus belle orge, beaucoup plus grosse et plus abondante qu'il n'en a jamais été récolté dans le Michigan. Les pommes de terre et différentes espèces de légumes de jardin viennent très bien, et l'on n'y trouve pas de punaises à patates, ni de vers à choux ou aucun autre insecte nuisible aux légumes.

" Au sujet des facilités d'entrepôt pour le grain, nous ne connaissons de pays nouveau mieux partagé. A partir de Port-Arthur et Fort-William, sur le lac Supérieur, et ensuite le long de la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien sur un parcours de 1,200 milles, les élévateurs sont en très grand nombre et commodes. Même aux petits villages les élévateurs paraissent avoir une capacité suffisante pour la moitié de l'Etat du Michigan.

" L'industrie minière de ce pays est immense ; il y a plusieurs petits moulins à farine dans les petites villes, et à Winnipeg, à Kéwatin (ou Lac des Bois) et à Portage La Prairie, les moulins sont très beaux, ayant une capacité de 500 à 2,000 barils par jour. Tous ces grands moulins sont à rouleaux et construits sur le plan connu sous le nom de " long système." Le blé qu'on y moud est le blé dur du Manitoba, comprenant tous les blés du printemps. Tout le blé du printemps est très dur et cassant, et se moud mieux d'après le système long que d'après le système court. La farine faite avec ce blé fait d'excellent pain, et est surtout de grande valeur pour les boulangers. Bien qu'elle n'ait peut-être pas aussi belle apparence que la *Parshall's Legal Tender*, la farine du Manitoba se vend plus cher, et est toujours la première dans les cotes du marché.

" Nous ne pouvons terminer notre rapport sans remercier la Compagnie du Pacifique canadien et ses officiers pour leur amabilité à notre égard. Un wagon-lit pour les colons avait été mis à notre disposition depuis Winnipeg jusqu'à Edmonton, et retour. M. Niblock, sous-surintendant, de Medicine-Hat, a été pour nous très aimable et très attentif. Le *Manitoba*, l'un des steamers de la Compagnie du Pacifique, sur lequel nous nous sommes embarqués et qui voyage jusqu'à Fort-William, est un des meilleurs que nous ayons jamais vus ; en résumé, nous pouvons dire que les Canadiens et les officiers publics que nous avons rencontrés se sont toujours montrés très attentifs et très aimables à notre égard.

" DÉLÉGUÉS DU MICHIGAN :

" Chesaning : Dennis Falby, A. J. Heath, B. G. Coryell, M. L. Parshall.
" Brant : John Thompson, Allen McDougall, John Cribbins, E. P. Whaley.
" Brady : James Niblock.
" St-Charles : Neal McFee.
" Lafayette : Wm Kennett.
" Ithaca : John Gledstone.
" Elk Rapids : Wm Deering."

N° 17.

RAPPORT DE CERTAINS DÉLÉGUÉS DU MICHIGAN A BATTLEFORD, ET AU LAC AUX CANARDS, ETC., ETC.

LAC AUX CANARDS, T.N.-O., 13 octobre 1892.

"Le pays depuis la Saskatchewan jusqu'à Battleford est, dans notre opinion, trop sec pour la culture, mais ne peut être surpassé pour l'élevage du bétail, dont nous avons vu de grands troupeaux en très bon état et de taille plus grande que nos animaux dans l'est; ces bestiaux n'ont jamais été mis dans des étables.

Nous avons examiné le pays aux environs du Lac aux Canards, environ 25 milles de Battleford, sur le côté sud de la Saskatchewan: nous y avons trouvé de très bonne terre propre à une culture variée; nous avons visité la colonie de Bressaylor, où l'on nous a informés que la culture mélangée y réussissait très bien.

Nous nous sommes transportés de Battleford à Carlton—sur le côté nord de la Saskatchewan—et sur une distance de 40 milles nous avons vu un pays qui nous a paru très propre pour toute sorte de culture.

L'exposition annuelle a eu lieu à Battleford pendant que nous étions à cet endroit. Les animaux, chevaux et produits nous ont causé une surprise: nous avons vu des pommes de terres pesant de trois à quatre livres. Des choux, des choux-fleurs, des tomates, des navets, du céleri, et toutes sortes de légumes comme ceux que nous récoltons dans l'est et de meilleure qualité.

En réponse à une invitation nous sommes allés visiter l'école des sauvages, qui est sous la direction du révérend M. Clark, où nous avons vu des sauvages instruits dans tous les arts que nous, blancs, cultivons. On enseigne d'une manière pratique aux sauvages la forge, la menuiserie, la peinture, la maçonnerie et la culture. L'école est soutenue par le gouvernement, et, dans notre opinion, lui fait honneur ainsi qu'au surintendant.

Après avoir quitté Carlton, nous nous sommes rendus au Lac aux Canards, une des stations les plus importantes sur l'embranchement de Régina et Prince-Albert. Le comité d'immigration nous a rejoints à cet endroit, et nous a montré de belles terres dans les environs de même que dans les environs du Lac Pierreux. Dans la direction du sud l'on nous a montré des homesteads de première qualité; plus loin des sections complètes de terres semblables sont disponibles, et nous y avons choisi dix homesteads. Lors de notre passage dans ce district nous avons examiné du grain qui était numéro 1 comme rendement et qualité. Les légumes que nous avons vus sur le marché de M. Mitchell ne pouvaient pas être surpassés dans aucun pays. Nous avons vu les animaux de M. Mitchell dans la prairie près de la ville. Parmi ces animaux il y avait un troupeau de bestiaux *Highland* importés d'Ecosse, et qui réussissent très bien dans ce pays, passant tout l'hiver dehors. Il y a là une immense étendue de beau pays ouverte à la colonisation.

Dans le district du Lac Pierreux, nous avons accepté l'hospitalité du capitaine Craig, qui a une ferme magnifique. M. Craig nous a donné des renseignements pratiques concernant le pays, nous faisant connaître ses désavantages comme ses avantages. Il y a dans ce district une grande étendue de pays ouverte à la colonisation, et couverte de bois et de bonne eau.

Il y a abondance de bois et d'eau dans le district du Lac aux Canards; l'on tire le bois d'une distance d'un demi-mille à un mille de l'endroit où nous étions, et l'épinette et le pin blanc sont tirés de la forêt à 10 ou 12 milles de distance, ou peut être sorti de la forêt par des passes de chemin de fer et descendu jusque dans le milieu du district.

Tout le monde est chasseur en ces endroits; il y a un fusil dans chaque maison. Les oies, canards, poules de prairie, perdrix, lièvres et lapins sont en abondance; le

chevreuil, le daim, l'ours et autres animaux peuvent aussi être trouvés à certaine distance de la colonie.

Il n'y a pas de punaise à patate ni d'autres insectes destructeurs dans le pays.

Nous avons quitté Winnipeg le vendredi, 1er octobre, avons passé dans l'après-midi les Plaines du Portage, où nous avons vu avec plaisir d'immenses champs de grain portant plus de gerbes de blé que dans aucun autre endroit du pays. Nous avons été aussi surpris à la vue des immenses élévateurs construits le long du chemin de fer, de même que des moulins à farine en opération dans les différents centres, particulièrement les grands moulins à Keewatin, à Winnipeg, à Portage La Prairie et à Brandon. Vu que nous avons traversé la partie ouest de la province pendant la nuit, nous en parlerons à notre retour.

(Signé)

Charles Gorbutt, Kindie, Huron Co.
Andrew Lackie, Filion, Huron Co.
Philip Shad, Soule, Huron Co.
Thomas A. Little, Luce, Saginaw Co.
Omer Doane, Chesaning, "
C. M. Russell, " "
John W. Ginther, " "
Wm Shook, " "
Jesse C. Church, " "
Steven Foulsham, Pinnebog, Huron Co.
James Watt, Huron City, Huron Co.

N° 18.

RAPPORT DE M. A. R. CODE.

BAY-CITY, MICHIGAN, 17 nov. 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—Dans le commencement de février, j'ai reçu instruction d'aller dans le Dakota et d'en amener des délégués choisis dans le comté de Walsh et autres pour faire une visite et un rapport sur notre Nord-Ouest canadien ; en conséquence j'ai quitté Grafton, Dakota-nord, le 7 mars, avec une délégation composée de cultivateurs influents. J'ai accompagné cette délégation à Edmonton, lui faisant voir le pays sur la route ; nous avons passé trois jours dans le voisinage d'Edmonton, et d'après leur rapport, les délégués paraissent avoir été charmés du pays ; ce rapport nous a rendu de grands services l'été dernier.

A mon retour à Winnipeg j'ai reçu instruction de me rendre au Michigan, et de me mettre à la disposition du capitaine Holmes, à Port-Huron, ce que j'ai fait à mon arrivée à la fin d'avril.

Après en avoir conféré avec le capitaine Holmes il fut décidé que je me dirigerais vers le nord dans les comtés d'Antrim, Kalkaska, Grande-Traverse et Cheboygan.

Je me dirigeai donc vers le nord d'après l'itinéraire tracé, et je quittai Kalkaska le 1er juin, accompagné d'une délégation composée de vingt à trente personnes, au nombre desquelles il y avait deux familles, de cinq et de trois personnes respectivement, qui se sont établies dans le voisinage de Yorkton ; j'ai accompagné les autres jusqu'à Edmonton, où elles ont toutes fait des inscriptions pour elles-mêmes ou pour des amis au Michigan.

A mon retour au Michigan j'ai commencé immédiatement à organiser une autre délégation pour accompagner le capitaine Holmes dans le mois de juillet. J'ai organisé une délégation composée de sept personnes influentes de Cheboygan, Kalkaska et des environs, et qui se sont réunies au capitaine Holmes le 24 juillet au Sault ; cette délégation s'est rendue à Yorkton et a acheté des terres améliorées, outre les inscriptions de homesteads.

Le 14 septembre j'ai organisé une autre excursion composée de trente et une personnes qui sont toutes venues visiter avec moi le district d'Edmonton, où la plupart d'entre elles ont pris des inscriptions de homesteads pour elles-mêmes ou leurs amis au Michigan, qui les suivront au printemps. Les personnes ci-haut mentionnées ont fait sur le pays des rapports très favorables qui m'ont beaucoup aidé dans mes travaux subséquents.

Je suis maintenant occupé à distribuer des brochures et donner des renseignements le long des chemins de fer Michigan-Central et Détroit, Bay-City et Alphena ; j'ai aussi visité le haut de la péninsule, le long des chemins de fer Minneapolis et Sault, Duluth et South-Shore ; j'avais mon quartier général à Bay-City, et à en juger par les demandes nombreuses de renseignements que je reçois tous les jours nous aurons une forte émigration de ces endroits l'année prochaine.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. R. CODE.

N° 19.

RAPPORT DE LA DÉLÉGATION DE CULTIVATEURS DU MICHIGAN QUI ONT VISITÉ LE NORD-OUEST CANADIEN SOUS LA CONDUITE DE M. A. R. CODE.

CALGARY, 25 septembre 1892.

M. A. R. CODE,
Agent de colonisation.

CHER MONSIEUR,—Ayant été induits par vos représentations à venir visiter le Nord-Ouest canadien et à examiner le pays dans l'intention de nous y établir, nous désirons dire avant de vous quitter que le territoire d'Alberta est un des plus favorables à la colonisation. Le sol y est bon, il y a beaucoup d'eau et de bois; c'est un pays où un nouveau colon qui désire s'établir n'a pas à passer sa vie à défricher sa terre, mais où il peut commencer à cultiver dès le premier jour de son arrivée, et en quelques années devenir propriétaire d'une terre qui serait un orgueil pour tout cultivateur de l'est. En nous rendant à Calgary nous avons vu de très beau troupeaux de bestiaux et de chevaux, en très bon état, qui n'avaient jamais été nourris ou mis sous des abris par leurs propriétaires, et nous devons dire qu'un pays où l'on obtient des résultats semblables doit être un pays propre à la colonisation. Calgary nous a surpris; nous trouvons rarement une ville d'une telle solidité dans l'est. La plupart d'entre nous ont pris des terres où nous nous proposons de venir nous fixer le printemps prochain. Le charbon est en abondance à Red-Deer et à Edmonton, où on peut l'acheter pour $1.00 la tonne à la mine et $2.50 livré à domicile. Les colons sont assurés ainsi d'un combustible à bon marché pour tout le temps à venir. Nous pouvons en toute sureté conseiller à tous ceux qui désirent améliorer leur condition de visiter Alberta, et nous sommes certains qu'ils diront que c'est un Eden. A vous particulièrement, M. Code, nous désirons offrir nos remerciements pour votre amabilité pendant le voyage, et nous dirons à nos amis, à notre retour, qu'ils peuvent en toute sureté, à l'avenir, se fier à tous les renseignements que vous leur fournirez. A Brandon, nous avons visité la ferme expérimentale, et nous avons été agréablement surpris de l'énergie déployée par le gouvernement du Canada pour renseigner les nouveaux colons. Nous avons eu beaucoup de plaisir à visiter la ferme de M. Sanderson, où nous avons vu deux moulins à battre à vapeur en opération; 16 attelages doubles charroyaient le grain de la ferme, sur laquelle il y avait 75,000 boisseaux de blé à battre et à envoyer sur le marché. Voilà sans aucun doute un pays magnifique pour le grain.

G. J. Griffith, James Murray, Alex Kennedy, de Pickford; A. Gregg, Samuel Splan, du Sault Sainte-Marie; S. M. Innis, George Grisbrook, Charles Cook, T. A. Ferguson, Daniel Fisher, C. Lefeur, de Cheboygan; Alex Sims, de Stalwart; George Carlton, John Kennedy, Levering; Mikel Barrett, Kalkaska; Charles McClellan, South Boardman; J. D. Smith, de Strongville; Robert Coxan, de Ivan; tous de l'Etat du Michigan.

N° 20.

RAPPORT DE M. S. MINAKER.

BATHGATE, 5 septembre 1892.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport de mes travaux depuis le commencement jusqu'à la date actuelle.

J'ai quité Winnipeg le 17 décembre 1891, et lorsque je suis arrivé là je me suis rendu au bureau des terres du chemin de fer du Pacifique, où j'ai rencontré M. Griffin, qui, après quelques minutes de conversation, m'a offert un billet de passage jusqu'à Edmonton, aller et retour, afin de me donner l'occasion de visiter le Nord-Ouest canadien.

Après avoir fait une inspection complète du pays, j'en suis revenu plus que charmé. Pendant que j'étais là j'ai visité l'établissement de Sturgeon-Creek, près d'Edmonton, et j'y ai touvé les terres en très bon état, et tous les colons heureux et satisfaits de leur sort et du pays.

J'ai rencontré dans le district de la rivière à la Paix un parti d'explorateurs qui m'ont montré des échantillons de grain tout simplement magnifiques.

Après m'être procuré un bon lot d'échantillons je suis revenu à Bathgate, et j'ai montré ces échantillons aux cultivateurs du comté de Pembina; tous m'ont déclaré que c'étaient les premiers produits du Nord-Ouest qu'ils avaient jamais vus; de fait, aucun d'eux n'avait jamais entendu parler du district d'Edmonton. J'avais aussi un échantillon d'or trouvé dans la rivière Saskatchewan. J'ai ensuite été occupé à répondre aux demandes de renseignements sur le pays, et je donnais aux personnes les informations nécessaires pour s'y rendre, etc.; M. G. H. Campbell m'avait envoyé un livre de certificats que je distribuais à ceux qui voulaient s'établir dans le pays afin qu'ils pussent avoir des taux de passage à prix réduit.

J'ai commencé le 1er mars 1892 à travailler, dans le Dakota-nord, comme agent d'immigration pour le département de l'agriculture, et j'ai,depuis, fait plusieurs voyages dans les comtés de Pembina et Cavalier, distribuant des brochures et faisant connaître le pays; j'ai aussi amené des colons à Winnipeg en destination du Nord-Ouest.

J'ai fait visiter le pays à 300 personnes, et presque toutes sont reparties bien satisfaites et se proposant de venir s'y établir à l'automne ou le printemps suivant; 53 ont pris des homesteads dans différentes parties du Nord-Ouest.

Je joins ici un état de mes travaux pendant les derniers six mois que j'ai agi comme agent d'immigration pour le Nord-Ouest. Cet état est détaillé et montre la destination, la nationalité, etc., de chaque colon, et aussi le nombre de membres dans la famille; les totaux sont comme suit:—

Hommes	52
Femmes	37
Enfants	82
Chevaux	88
Bêtes à cornes	159
Moutons	73
Porcs	19
Instruments, meubles, etc	$22,669

Cet état ne comprend pas la monnaie, les billets, traites, etc., apportés par les colons. Un colon faisant partie de ma délégation et qui n'était entré que pour $313, a déposé, en arrivant à Gretna, $9,000 à la banque de Siemens et Frères; plusieurs autres ont vendu leurs terres avec avantage, et ont apporté de fortes sommes ou des billets en Canada.

Au sujet de l'avenir de l'immigration du Dakota, je puis dire que la plupart des cultivateurs dans le Dakota-nord sont natifs du Canada, et dans la majorité des cas très mécontents de leur sort dans le Dakota; et si l'on pouvait seulement leur faire savoir qu'ils peuvent améliorer leur position en allant dans le Nord-Ouest canadien, je n'ai aucun doute que nous verrions par centaines des cultivateurs possédant des capitaux et de nombreuses familles venir dans notre pays. Le travail que j'ai fait dans mes comtés a été simplement préparatoire, et si on le continue il donnera de magnifiques résultats. Partout où je vais les cultivateurs prennent intérêt à entendre parler du Nord-Ouest canadien, et je n'ai aucun doute que si l'on poursuit le travail énergiquement et vigoureusement, le résultat l'année prochaine sera splendide.

Pour terminer, je puis dire que je connais deux personnes dans le Dakota-nord, que je pourrais amener au Nord-Ouest cet automne, et valant $15,000 chacun.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

SANFORD MINAKER,

Agent d'immigration, Dakota-nord.

ARRIVÉE en Canada par voie de Gretna, Manitoba, d'immigrants venant des comtés de Cavalier et Pembina, Dakota-Nord, E.-U., à partir du 1er mars jusqu'au 31 août 1892, inclusivement.

Date de l'arrivée.	Noms.	Lieu de départ.	Destination.	Adultes		Enfants.	Nationalité.	Animaux.				Valeur des effets.	Mode de transport.
				Hommes.	Femmes.			Chevaux.	Bestiaux.	Moutons.	Porcs.		
1892.												$ cts.	
8 mars	G. Forsythe	Park River	Prince-Albert	1	1	....	Américain	....	....	....	....	170 00	Chemin de fer.
16 do	H. Burns	Walhalla	Alameda	1	1	....	Canadien français	....	....	....	....	90 00	Route de terre.
17 do	J. Hawkins	Milton	Morden	1	....	....	Canadien anglais	....	....	....	....	125 00	Chemin de fer.
25 do	P. Deschamps	Ellendale	Prince-Albert	1	....	....	Français	....	....	....	....	120 00	do
25 do	A. Kleys	Laroy	Morris	..	1	....	Anglais	....	....	....	....	90 00	do
28 do	S. Minaker	Bruce	Headingly	1	1	6	Canadien	7	9	....	6	1,490 00	Route de terre.
4 avril	J. Savary	Neche	Oak Lake	1	1	1	Canadien français	2	2	....	....	655 00	do
20 do	A. Armjurndothin	Hamilton	Winnipeg	1	2	....	Islandais	....	....	....	....	105 00	Chemin de fer.
21 do	J. M. Graham	Glasston	Deloraine	1	1	6	Ecossais	....	....	....	....	100 00	do
23 do	Geo. E. Patterson	Minto	Gretna	1	....	....	Canadien écossais	3	....	....	....	565 00	Route de terre.
25 do	I. Bjomdatter	Mountain	Edmonton	1	1	1	Islandais	....	....	....	....	100 00	do
29 do	W. Shannon	Bruce	London, Ont	1	1	1	Canadien irlandais	....	....	....	....	342 00	do
30 do	E. Carrignan	Longdon	Morris	1	1	2	Canadien français	2	....	....	....	365 00	do
2 mai	R. Swain	Neche	Carman	1	1	4	Canadien irlandais	....	....	....	....	75 00	do
4 do	A. Leach	do	do	1	1	8	Canadien écossais	....	....	....	....	180 00	do
7 do	D. Phillips	Hamilton	Olds, T.N.-O	1	1	....	do	....	2	....	....	667 00	Wagon M.M. 1216.
13 do	W. F. Perrin	St-Thomas	Oxbow	1	1	....	Canadien irlandais	3	....	....	....	604 00	do 11166.
13 do	M. Vancamp	do	do	1	1	2	Canadien anglais	....	....	....	....	85 00	do 11166.
13 do	A. Scott	Neche	Prince-Albert	2	2	2	Can. écossais et franç.	....	....	....	....	350 00	Route de terre.
18 do	J. Mirault	do	Carlton	4	2	6	Canadien français	3	65	....	2	2,831 00	do
21 do	S. Horton	Ardoch	Wawannessa	1	1	1	Irlandais	....	....	....	....	250 00	Wagon M.M. 8234.
25 do	F. Robinson	Bathgate	Selkirk	1	1	....	Canadien irlandais	....	....	....	....	125 00	Chemin de fer.
26 do	R. Swain	Neche	Carman	2	1	5	do	5	3	....	7	1,003 00	Wagon C.P. 30040.
26 do	Wm. Swain	St-Thomas	Oxbow	1	1	2	do	4	2	....	....	1,010 00	Wagon M.M. 7212.
26 do	J. Spotswood	do	do	1	1	2	Canadien écossais	4	....	....	....	627 00	do 4488.
28 do	H. J. Simmonds	Bathgate	Gretna	1	....	....	Anglais	....	....	....	....	25 00	Chemin de fer.
31 do	L. Bearisto	do	Winnipeg	1	....	2	Canadien écossais	....	....	....	....	135 00	do
7 juin	J. Thompson	Neche	do	1	1	3	do	....	....	....	....	75 00	Route de terre.
8 do	J. McQuarters	St-Thomas	Oxbow	1	1	3	Irlandais	4	1	....	....	710 00	Wagon G.N. 17486.
8 do	Thos. Collopy	do	do	1	....	....	Ecossais	1	....	....	....	245 00	do 17486.
9 do	B. Ionasson	Garder	Red Deer	1	1	5	Islandais	2	12	18	....	444 00	Route de terre
18 do	J. H. Minaker	Glaston	Melita	2	1	....	Canadien	....	5	....	....	687 00	do
18 do	R. W. Minaker	do	do	1	....	....	do	4	....	....	....	894 00	Wagon C.P. 22142.

21 do ..	W. J. McKern.....	Ernest.....	Napanee, Ont.....	1	....	1	Canadien irlandais....	....	....	....	....	225 00	Route de terre.
22 do ..	Wm. Craven.....	Ossenbrock.....	Red Deer.....	1	1	2	Canadien.....	11	1	....	....	1,190 00	do
22 do ..	J. Lepp.....	Lodema.....	Winnipeg.....	1	1	6	Allemand.....	6	2	....	....	876 00	do
27 do ..	W. Howlet	Cavalier.....	Edmonton.....	1	....	....	Anglais.....	3	....	....	....	313 00	do
1er juillet.	C. Frenzen.....	Mayville	do	1	....	....	Allemand	4	....	....	....	535 00	do
1er do ..	A. Verch.....	do	do	1	....	....	do	2	....	....	....	245 00	do
14 do ..	F. Butler.....	St. Joe.....	Morris.....	1	1	5	Canadien français.	2	....	....	....	110 00	do
15 do ..	P. Butler.....	do	do	1	1	1	do	1	4	....	....	180 00	do
16 do ..	Geo. Newton.....	Neche.....	Winnipeg.....	1	1	....	Anglais.....	2	....	....	....	100 00	do
16 do ..	E. Couture.....	do	Lac Manitoba.....	1	1	....	Canadien français.	....	....	....	....	190 00	do
19 do ..	H. Mills.....	Crystal.....	Winnipeg.....	1	....	....	Anglais.....	....	....	....	....	85 00	Chemin de fer.
16 août ..	J. A. Wilson.....	Walhalla.....	Red Deer	2	1	4	Canadien écossais	13	37	55	4	3,021 00	Route de terre.
16 do ..	E. C. Whetham.....	Bay Centre.....	do	1	1	1	Canadien anglais.....	....	14	....	....	260 00	do
				52	37	82		88	159	73	19	22,669 00	

S. MINAKER.

N° 21.

RAPPORT DE M. H. S. SCATCHERD.

BAD-AXE, MICHIGAN, 14 nov. 1892.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant des travaux que j'ai accomplis dans le cours de l'année 1892, conjointement avec le capitaine Holmes.

Je me suis rendu dans le Michigan vers le milieu de février, et je me suis mis en rapports avec le capitaine Holmes, qui m'y avait précédé depuis un mois à peu près.

Après avoir conféré ensemble, nous avons décidé de commencer notre campagne par le comté de Huron, vu qu'on nous avait dit qu'il y avait dans ce comté plusieurs cultivateurs nés en Canada, et que la plupart étaient dans une mauvaise position financière, ayant fait de vains efforts pendant quelques années pour récolter sur un sol improductif et dépensé leur énergie à arracher des souches pour ne trouver à la fin qu'un sol pauvre, brûlé, qu'il fallait refaire avant d'y pouvoir récolter quelque chose.

Dans ces conditions nous crûmes qu'il y aurait là un bon champ pour notre travail, et nous avons fait de Bad-Axe, qui est le chef-lieu du comté, et situé au centre, la base de nos opérations.

Nous avons commencé par distribuer tranquillement des brochures parmi les cultivateurs, parce que nous ne voulions pas provoquer l'antagonisme des journaux de l'endroit ou des particuliers contre nous ou contre le travail que nous entreprenions, comme cela est arrivé dans le Dakota-Sud. Les événements ont prouvé par la suite la sagesse de cette manière de procéder, car au lieu d'antagonisme nous avons gagné le bon vouloir de la presse et du peuple; nous avons été traités avec la plus grande courtoisie, les journaux consentant même à publier de temps à autre des articles que nous leur demandions de publier sur le Nord-Ouest canadien.

Pendant les mois de février et mars nous avons distribué un grand nombre de brochures parmi les cultivateurs de ce district et des districts environnants. Cette distribution a bientôt produit de bons résultats, comme l'ont prouvé les nombreuses lettres et demandes personnelles de renseignements sur le Nord-Ouest canadien.

Après avoir mis la boule en mouvement ici, nous décidâmes de commencer le même travail dans le comté voisin de Sanalac; en conséquence le capitaine Holmes s'est rendu à Brown-City, chef-lieu du comté, et commença là le même travail qu'ici. Vu la grande quantité de brochures à distribuer, de lettres à écrire et de réponses verbales à donner, etc., nous avons décidé qu'il valait mieux ouvrir un bureau où je pourrais conduire l'ouvrage d'une façon plus systématique; dans ce bureau seraient exposées les différentes cartes du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, et nous y pourrions tenir à la disposition des visiteurs les différentes brochures du gouvernement sur notre pays.

J'ai trouvé les cultivateurs autour d'ici dans un état pire que celui que j'avais supposé. Outre que leurs terres sont petites, de 40 à 80 acres généralement, elles sont presque toutes hypothéquées, et après le paiement des intérêts et des taxes il leur reste peu de chose ou presque rien comme fruit de leurs travaux ardus de l'été.

Presque tous les cultivateurs nés en Canada que j'ai rencontrés sont désappointés et dégoûtés du Michigan, et veulent presque tous changer leur position, et c'est une chose certaine qu'aussitôt qu'ils pourront trouver des acquéreurs ou des locataires pour leurs terres, plusieurs s'en iront dans le Nord-Ouest canadien très prochainement.

Le départ de notre première excursion pour le Nord-Ouest s'est fait le 7 avril. Elle se composait de dix-sept délégués chargés de visiter le pays pour eux-mêmes et

pour le bénéfice de leurs amis, auxquelles ils devaient faire rapport de leurs observations à leur retour.

Nous avons la preuve qu'ils ont été très satisfaits du pays dans les louanges qu'ils font de tout ce qu'ils ont vu, et surtout dans le fait que dix délégués sur les dix-sept ont pris des terres avant de s'en retourner, et ceux qui sont restés dans le pays pour travailler se proposaient de suivre le même exemple avant l'automne.

Cette excursion était conduite par le capitaine Holmes. Une deuxième partit le 23 juillet; elle était composée de vingt-cinq délégués des comtés de Huron, Sanalac, Tuscola, et Lapeer, dans cet Etat, et aussi sous la conduite du capitaine Holmes. Comme la première, cette excursion est revenue enchantée du pays, le vantant beaucoup. Presque tous les membres de cette excursion prirent des terres avant de retourner dans leur pays.

Le départ de la troisième et dernière excursion de la saison s'est faite de Michigan le 27 septembre. J'en avais la direction.

Il y avait sept familles ou vingt-trois personnes en tout, et deux chars remplis d'effets de toutes sortes. J'ai transporté ces excursionnistes près du Lac à la Pêche dans le district de Touchwood, à environ 80 milles au Nord-Ouest de Yorkton, Assiniboïa, le terminus actuel du chemin de fer Michigan et Nord-Ouest. Ils ont été émerveillés du pays et disaient qu'il ne pouvait y en avoir de meilleur pour la culture variée et l'élevage des bestiaux.

Pour terminer je dirai que les rapports favorables faits sur le Nord-Ouest par ceux qui l'ont visité dans le cours de l'été dernier donnera une forte impulsion au mouvement d'immigration du Michigan dans ce pays l'année prochaine; et je suis d'opinion que non seulement un grand nombre de colons iront s'établir permanemment au Nord-Ouest le printemps prochain, mais un plus grand nombre désirent visiter le pays l'été prochain afin de se renseigner personnellement et y prendre des terres s'ils sont satisfaits.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. S. SCATCHERD.

M. A. M. Burgess,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

13—8******

N° 22.

RAPPORT DE M. B. L. BALDWINSON,

WINNIPEG, 8 septembre 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, à la veille de mon départ pour l'Islande, où je dois m'occuper de promouvoir l'émigration des habitants de ce pays vers le Canada, de vous soumettre ci-joint mon rapport annuel de l'immigration islandaise pendant la présente année jusqu'à date, et de l'établissement de mes compatriotes dans la province du Manitoba et dans différentes parties du Nord-Ouest canadien.

IMMIGRATION.

Pendant la présente année jusqu'à date, il est arrivé à Winnipeg 283 immigrants islandais, dont 205 sont venus par la ligne Allan, et 78 par la ligne Dominion. Tous ces immigrants sont passés par Québec et par le chemin de fer du Pacifique canadien.

L'arrivée et la distribution de ces immigrants à l'agence de Winnipeg ont eu lieu comme suit:—

ARRIVÉE.

11 juillet	40
16 juillet	140
13 août	25
3 septembre	78
	283

DISTRIBUTION.

Glenboro	41
Churchbridge	13
Yorkton	5
Brandon	17
Moosomin	3
Mélita	2
Gimli	18
Situations (hommes)	36
Situations (femmes)	23
Dakota	2
Minnesota	4
Winnipeg (chez des amis)	119
	283

Ces immigrants sont certainement les meilleurs qui sont venus d'Islande depuis quelques années, particulièrement le dernier lot de 78 arrivés par la ligne Dominion.

Ces immigrants étaient accompagnés par M. Sveinn Brynjolfsson, l'agent général de cette ligne en Islande. M. Brynjolfsson est venu en Canada l'année dernière et a passé plusieurs mois à visiter les principaux établissements islandais et autres du pays. A son retour en Islande, M. Brynjolfsson a écrit un rapport très encourageant de sa visite ici et de la condition des colons islandais. Ce rapport a été publié dans mon journal le *Landneminn*, et a contribué sans aucun doute pour beaucoup à nous amener ce bon choix d'émigrants.

On peut dire en toute vérité que les immigrants de cette année sont les meilleurs agriculteurs, forts, pleins de santé, très intelligents, et dans plusieurs cas bien instruits. Un bon nombre avaient des capitaux assez forts. Nous attendons de nouveaux immigrants d'Islande dans un mois environ, lesquels, ajoutés à ceux déjà arrivés, porteront le chiffre de l'immigration islandaise cette année à plus de 300 personnes.

Deux familles du Dakota-nord sont aussi venues en Canada dans le mois de juin dernier, et se sont établies dans la province.

EMPLOIS.

Quelques-uns des cultivateurs se sont rendus immédiatement après leur arrivée chez des amis dans différentes parties du pays, où ils obtinrent de l'ouvrage et où l'on prit soin de leurs familles. Plusieurs familles cependant sont restées à Winnipeg chez des amis qui les aideront à choisir leur homestead et à s'y établir avant la fin de l'année.

Les célibataires étaient de très bons ouvriers de ferme, dont quelques-uns avaient reçu leur éducation dans les écoles d'agriculture d'Islande. Ils ont obtenu de l'ouvrage immédiatement après leur arrivée, à un salaire de $35 par mois et leur pension jusqu'à Noël. Ce sont les meilleurs gages que les immigrants islandais ont reçus ici depuis 1883, date de mon entrée à l'agence de Winnipeg.

Le bon côté de l'affaire c'est que ces ouvriers de ferme ont été placés entièrement chez des cultivateurs de leur propre nationalité, qui avaient eux-mêmes immigré ici il y a quelques années, et avaient été obligés de chercher de l'ouvrage chez les cultivateurs du pays aux gages qu'ils pouvaient obtenir.

Les servantes étaient, comme d'habitude, en grande demande, et obtenaient de l'emploi à des gages variant de $9 à $12 par mois.

On cite le cas d'une servante arrivée en juillet dernier et qui a obtenu une situation à Winnipeg à $17 par mois=$204 par année. Cette même personne avait été obligée de se contenter de 30 khroners=$8.00, lorsqu'elle était en Islande, ce qui est la moyenne des gages des servantes pour une année dans ce pays.

Vous observerez qu'elle gagne alors autant en Canada dans *une* année que dans 25½ en Islande.

Je n'ai pas besoin de vous assurer que j'ai déjà fait les démarches nécessaires pour faire connaître ces faits par mon journal *Landneminn* en les accompagnant de remarques appropriées à leur importance, et que j'en ferai faire une distribution générale dans toute l'Islande avant la fin de l'année. Ceci est fait en vue d'encourager l'émigration d'Islande en Canada, de cette classe de personnes qui seront toujours bienvenues dans ce dernier pays—les servantes.

COLONISATION.

Dans mon rapport pour 1891, je vous ai soumis des tableaux montrant la condition des colonies islandaises en Canada; j'en avais visité quatre en vertu d'instructions contenues dans une lettre en date du 9 octobre 1891. Depuis ce temps j'ai visité les deux autres colonies, et je demande maintenant la permission de faire mon rapport.

LA COLONIE GIMLI,

ou la Nouvelle-Islande, comme on l'appelle communément, a reçu ma visite le 17 février dernier. Cette colonie est située sur la rive ouest du lac Winnipeg et occupe les cantons 18, 19, 20, 21, 22, 23 et 24, dans les rangs 3 et 4, à l'est du 1er méridien, de même que la Grande-Ile, dans le lac Winnipeg, dans le rang 6 est.

Cette colonie islandaise est la plus ancienne et la plus nombreuse, quoiqu'elle ne soit pas la plus riche; elle a été établie dans l'automne de 1876. Elle s'est établie dans cet endroit non à cause de ses ressources agricoles, parce qu'il n'y en a pas là à strictement parler, mais à cause de l'abondance de bon poisson de toute sorte dont le lac abonde toujours, et qui a formé une source très importante de revenus pendant les premières années de la colonie.

La condition de cette colonie est comme suit:—

Nombre de colons	273
" de personnes dans leurs familles	1,409
" d'acres rompus	474½
" " en blé	68
" " en avoine	19
" " en orge	30½
" " en seigle, pois, etc	3
" " en racines et légumes	177
" " en culture (total)	297½
" de vaches	966
" bœufs	369
" jeunes bestiaux	1,437
" bêtes à cornes (total)	2,779
" chevaux	18
" moutons	2,468
" porcs	28
" volailles	1,061
Valeur des terres et bâtiments	$143,187
" instruments aratoires	9,471
" capitaux en commençant	10,090
" dettes actuelles	2,425
" ressources totales	223,125
Valeur nette actuelle	220,700

Ce tableau montre un gain net annuel de $125.96 par famille. Je dois dire ici que la valeur des bateaux et agrès de pêche des colons est comptée avec celle des instruments aratoires. Chaque acre de terre est évaluée à $2.50 à part les améliorations.

COLONIE DU LAC DU CYGNE (*Swan Lake*).

J'ai visité cette colonie le 11 avril dernier. Elle est située à l'est du lac Manitoba, et occupe la partie des cantons 19 et 20, dans les rangs 3, 4, et 5, à l'ouest du 1er méridien. Elle a été établie dans le printemps 1887. Sa condition actuelle est comme suit:—

Nombre de colons	54
" personnes dans leurs familles	238
" d'acres rompues	19
" " en racines et légumes	15½
" " en culture (total)	34½
" vaches	248
" bœufs	84
" jeunes bestiaux	371
" bêtes à cornes (total)	703
" chevaux	25
" moutons	342
" porcs	1
" volailles	255
Valeur des terres et bâtiments	$ 27,140
" instruments aratoires	2,980
" capitaux en commençant	11,795
" dettes actuelles	2,206
" ressources totales	47,805
Valeur nette actuelle	45,699

Ce tableau montre un gain net annuel de $319.85 par famille. La terre dans cette colonie a été évaluée à $2.50 l'acre à part les améliorations.

LA COLONIE MÉLITA.

C'est une nouvelle colonie établie dans le mois d'avril de cette année. Elle est située en partie dans les cantons 7, 8 et 9, rangs 28 et 29, à l'ouest du 1er méridien. Soixante et trois colons ont déjà acheté des terres dans cette colonie, mais quelques-uns seulement sont établis jusqu'à présent, la plupart de ces homesteads ayant été pris en vertu du plan de 5 années.

Il y a aussi environ 20 colons établis dans différentes parties de la province et des territoires. Cela fait, avec les colons de Mélita et les 637 colons dans les différentes colonies, un total de 720 Islandais établis en Canada.

Les tableaux annexés à ce rapport sont une continuation et un complément de ceux annexés à mon rapport de 1891, qui a été imprimé au complet. Le tout est une collection de statistiques, toutes intéressantes pour le temps présent, et utiles pour l'avenir, vu qu'elles montrent non seulement la condition de chaque colonie, mais aussi avec minutie la condition de chaque colon dans chaque colonie. On doit les les considérer alors non pas tant comme le rapport d'un agent, mais plutôt comme le témoignage personnel des colons eux-mêmes.

Je crois que je suis le premier et le seul agent qui ait jamais soumis au gouvernement un rapport aussi complet et détaillé de l'état d'une nationalité étrangère dans ce pays, et je suis en position d'affirmer l'exactitude absolue de mes tableaux. Je dois dire ici, cependant, que je n'ai pas évalué les meubles d'aucun colon dans ces établissements.

Enfin je désire faire observer que par le tableau annexé à ce rapport donnant les totaux de toutes les colonies, on peut voir que le gain annuel pour chaque famille dans toutes les colonies, a été de $303.46, tandis que la valeur nette de chaque famille dans toutes les colonies est en moyenne de $1,424.15.

Lorsque l'on considère que ces personnes sont venues en Canada sans aucune ressource, en règle générale, ne pouvant prendre des homesteads que plusieurs années après leur arrivée ici, et qu'ils ne possédaient aucune connaissance de l'agriculture telle qu'on l'a fait en ce pays, ce qu'il leur a fallu apprendre par expérience sur leurs propres homesteads, je crois que vous admettrez avec moi que le progrès et la prospérité des Islandais ont été égaux sinon supérieurs à ceux d'aucune autre nationalité étrangère qui est venue en Canada. Ces remarques s'appliquent spécialement à la classe agricole, mais peut être dit avec autant de vérité de milliers de mes compatriotes maintenant engagés dans différentes professions dans les villes et villages de l'ouest.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

B. L. BALDWINSON,

Agent islandais.

Département de l'Intérieur.

DÉNOMBREMENT de l'établissement islandais du Lac du Synge (*Swan Lake*), dans la rangs 3, 4 et 5, à l'ouest du

N° du colon.	Nom du colon.	Dernière adresse en Islande.	Concession.	Adresse postale actuelle.	Année de l'établissement.	Nombre de personnes dans la famille.
1	Pall Palsson	Eidi Langanesi	N.-O. 16, 19, 3	Seamo	1892	5
2	Jacob Jonsson	Hogindakoti Borgarfjardars.	N.-E. 14, 19, 3	do	1892	4
3	Kristjan Sigurdsson	Aljastodum Dalasylu	N.-O. 23, 19, 3	do	1890	4
4	Porsteinn J. Horddal	Holi Hordudal Dalasyslu	S.-O. 22, 19, 3	do	1891	7
5	Bjorn Porsteinsson	Hofstoduno Borgarfjardarsyslu.	N.-O. 14, 19, 3	do	1891	4
6	Porlakur Einarsson	Hallgilsstodum Langanesstrond.	N.-O. 12, 19, 3	do	1892	4
7	Jon Jonsson-og brodir	Hoammi i pistilfirdi	S.-E. 12, 19, 3	do	1891	5
8	Nikulas Poearinsson	Midhusum Eidapingha Mulas.	S.-E. 20, 19, 3	do	1892	6
9	Svienbjorn Sigurdsson	Vestdalseyri vid Seydisfjord	S.-E. 6, 19, 2	do	1891	6
10	Bjorn S. Lindal	Skridnesenni Bitrufirdi	N.-E. 6, 19, 2	do	1891	5
11	Jon Hannesson	Lituhlid Skagafjardardohnn	10, 19, 3	do	1891	3
12	Gudmunder Isberg	Porgrimsstodum S. Mulasyslu	2, 19, 3	do	1891	2
13	Arni M. Frimann	Arbot Pingeyjarsyslu	S.-E. 36, 18, 3	do	1891	6
14	Bessi Tomasson	Grunsstodum Pistilfirdi	N.-O. 36, 18, 3	do	1892	3
15	Isleifur Gudjonsson	Sandfellohaga Pingeyjarsyslu	S.-E. 6, 21, 3	do	1887	5
16	Jon Sigurdsson	Bakkagerdi Iskulsarhlid Mulasyslu.	S.-E. 34, 19, 5	Lundar	1888	4
17	Gudmundur Bjarnason	Sandvik Nordfirdi S. Mulas	S.-E. 22, 19, 5	do	1890	5
18	Stefan Bjornsson	Hrorekslok Hroarstunger Mulasyslu.	N.-E. 22, 19, 5	do	1889	5
19	Bjorn Jonsson	Eyjaseh Jokulsarhlid N. Mulasyslu.		do		5
20	Magnus Frimann	Eystra Midfelli Borgarfjardarsyslu.		do		5
21	Arni Jonsson	Hjardarhaga Iokuldal N. Mulas.	S.-O. 4, 20, 5	do	1890	5
22	Jon Jonadabsson Lindal	Lokjakoti Vididal Hunav. S.		do		6
23	Hogni Gudmundsson	Breiduvik Borjarfirdi-Eystra.	N.-E. 34, 19, 5	do	1889	4
24	Eirikur Gudmundsson	do do	N.-O. 34, 19, 5	do	1889	1
25	Gudrun Jonsdottir Olson	Fljot0dalstijeradi	S.-O. 34, 19, 5	do	1390	1
26	Arni Reykdal	Ulfstodum Borjarfjardan	N.-E. 4, 20, 5	do	1890	4
27	Jon Reykdal	do do	N.-O. 4, 20, 5	do	1390	1
28	Hallgrimur Olafsson	Neskjaleigu Lodmundarfirdi		do		2
29	Isleifur Runolfsson	Hemibergi Austur Skafstafellss.	S.-E. 10, 20, 5	do	1890	6
30	Porsteinn Isleifsson	do do	S.-.O 10, 20, 5	do	1890	1
31	Pjetur Runolfsson	Kluku Hjaltastadapingha N. Mulas.	S.-O. 22, 20, 5	do	1889	3
32	Jon Valdimar	Egilsstodum Vopnafirdi	S.-E. 14, 20, 5	do	1889	6
33	Olafur Thorlacius	Skardsstodum Dalasyslu	N.-E. 12, 20, 5	do	1889	6
34	Gudlogur Jonatansson	Tungu Fljotum Skagafjardars	N.-O. 20, 20, 4	do	1891	4
35	Jon Bjarnson	Eirikstodum Svartardal Himavatuss.	S.-E. 20, 20, 4	do	1891	3
36	Pjetur Hallsson	Malmey i Skagafirdi	S.-O. 20, 20, 5	Lundar	1891	8
37	Kristjan Casper	Vatni Haukadal Strandasyslu	18, 20, 4	do	1891	3
38	Arni Jonsson	Skaptafellssiplu	18, 20, 4	do	1891	1
39	Joham Perbergsson	Neshjaleigu Lodmundarfiirdi N. Mulas	S.-O. 12, 20 5	do	1887	4
40	Jon Matthiasson	Hergilsey i Breidafirdi	S.-O. 2, 20, 5	do	1888	7
41	Snæbjsen Jonsson	do do	S.-E. 2, 20, 5	do	1888	7
42	Sigurdur Sigurdsson	do do	N.-O. 2, 20, 5	do	1892	1
43	Halldor Haldorsson	Isafjardarkaupstad	N.-O. 36, 19, 5	do	1887	10
44	Jon Mathusalemson		S.-E. 36, 19, 5	do	1887	6
45	Pall Kjernested	TossvallumJokulsarhlid		do	1890	6

Rockwood, dans la province du Manitoba, dans les townships 19 et 20, municipalité de 1er méridien.

Nombre d'acres.						Nombre de bestiaux.								Valeur des terres et bâtiments.	Valeur des instruments aratoires.	Capital en commençant.	Dettes actuelles.	Ressources totales.	Valeur nette actuelle.
Rompus.	En blé.	En avoine.	En orge.	En seigle, etc.	En racines et légumes.	Vaches.	Bœufs.	Jeun. bestiaux	Total, bestiaux	Chevaux.	Moutons.	Porcs.	Volailles.	$	$	$	$	$	$
...	...	...	...	...	...	5	2	4	11	...	...	...	9	450	...	265	30	720	690
...	...	...	...	...	...	3	1	6	10	...	...	...	8	400	...	175	50	575	525
½	...	...	...	...	½	6	2	13	21	...	3	...	7	500	120	200	200	1172	972
...	...	...	...	...	...	4	2	4	10	...	...	...	3	470	20	240	30	730	700
...	...	...	...	...	...	2	1	1	4	...	...	...	8	475	...	100	...	577	577
...	...	...	...	...	...	10	...	19	29	3	...	...	15	450	140	700	45	1245	1200
½	...	...	...	...	½	6	3	10	19	...	25	...	8	500	75	525	82	1082	1000
...	...	...	...	...	...	4	4	4	12	...	5	...	8	400	20	370	40	792	752
...	...	...	...	...	...	7	2	7	16	...	5	...	10	460	65	375	...	902	902
...	...	...	...	...	...	10	4	16	30	3	...	...	8	500	170	1000	200	1620	1420
...	...	...	...	...	...	6	2	3	11	...	...	...	8	450	80	300	42	842	800
...	...	...	...	...	...	2	2	3	7	...	...	...	6	435	70	200	...	710	710
...	...	...	...	...	...	11	4	18	33	4	...	...	7	1050	160	1085	32	2132	2100
...	...	...	...	...	...	6	2	12	20	...	14	...	16	550	60	500	...	1090	1090
1	...	...	...	...	1	6	4	16	26	...	...	...	...	960	85	120	300	1045	745
½	...	...	...	...	½	4	2	11	17	4	15	...	11	600	200	...	35	1335	1300
½	...	...	...	...	½	2	2	5	9	...	...	...	...	575	...	200	80	780	700
...	...	...	...	...	...	3	...	5	8	...	...	...	...	500	30	30	...	660	660
...	...	...	...	...	...	4	1	2	7	...	1	...	...	...	...	...	...	200	200
...	...	...	...	...	...	4	3	8	15	...	4	...	...	100	...	...	...	435	435
½	...	...	...	...	½	3	1	6	10	...	...	...	...	500	...	60	20	700	680
...	...	...	...	...	...	7	3	8	18	1	33	...	12	...	85	600	...	733	733
½	...	...	...	...	½	3	...	2	5	...	3	...	6	500	...	...	...	620	620
...	...	...	...	...	...	3	2	5	10	...	3	...	...	500	70	50	...	790	790
...	...	...	...	...	...	1	...	1	2	...	3	...	...	550	...	...	...	610	610
} 3	...	...	...	...	1	9	2	12	23	...	67	...	8	1165	130	500	200	2053	1853
...	...	...	...	...	...	3	2	4	9	...	...	...	8	...	...	...	...	210	210
} 1	...	...	...	...	1	4	2	4	10	...	1	...	8	1025	30	25	40	1375	1335
...	...	...	...	...	...	2	...	2	4	...	1	...	...	450	...	...	...	535	535
1	...	...	...	...	1	6	2	9	17	...	...	...	8	500	50	...	150	905	755
1	...	...	...	...	1	2	1	7	10	...	...	...	...	500	...	30	...	680	680
...	...	...	...	...	...	3	...	1	4	...	3	...	...	450	80	100	...	645	645
...	...	...	...	...	...	3	2	2	7	...	9	...	4	500	...	200	...	745	745
...	...	...	...	...	...	3	2	5	10	...	4	...	3	450	...	200	30	690	660
...	...	...	...	...	...	3	...	3	6	2	8	...	4	475	40	300	...	800	800
...	...	...	...	...	...	2	...	4	6	...	...	...	...	450	...	...	...	570	570
½	...	...	...	...	½	5	2	8	15	...	...	...	7	700	130	30	...	1140	1140
½	...	...	...	...	½	4	1	7	12	...	...	...	...	650	15	100	20	935	915
½	...	...	...	...	½	3	1	10	14	...	5	...	...	600	50	100	...	905	905
...	...	...	...	...	...	3	2	1	6	...	...	...	...	500	...	180	...	680	680
½	...	...	...	...	½	8	2	12	22	...	3	...	9	785	80	60	60	1315	1255
2	...	...	...	...	1	7	6	15	28	...	10	...	6	900	175	300	80	1685	1605
...	...	...	...	...	...	8	...	12	20	2	28	...	5	...	175	500	...	875	875

DÉNOMBREMENT de l'établissement islandais du Lac du Cygne (*Swan Lake*),

N° du colon.	Nom du colon.	Dernière adresse en Islande.	Concession.	Adresse postale actuelle.	Année de l'établissement.	Nombre de personnes dans la famille.
46	Jon Helgason	Efra Raudabergi Bardastraudasyslu	N.-E. 30, 19, 4	Lundar	1890	3
47	Bergpor Jonsson	RaudaloniIokulsarhlid	S.-E. 4, 20, 5	Cold Springs	1890	4
48	Sigursteinn Fridbjornson	Ketiletodum Pingeyjarsyslu	S.-E. 16, 20, 5	do	1889	4
49	Helgi Fridbjornsson	do do	N.-O. 20, 20, 5	do	1891	6
50	Gudmundur Bjarnasson, Nordal	Sveinatungu NordurardalMyrasyslu	N.-E. 16, 20, 5	do	1889	5
51	Joham Porsteinsson	Hrafnbjorgum Jokulsarhlid N Mulas	N.-O. 22, 20, 5	do	1891	6
52	Eirikur Magnusson	Brekusseli Hrbarstungu N. Mulas	S.-E. 22, 20, 5	do	1889	2
53	Jons J. Eirikssoon	do do	N.-E. 22, 20, 5	do	1887	1
54	Jon Sigfusson	Nesi Nordfidi S. Mulasyslu	S.-O. 20, 19, 4	Clarkleigh	1887	8
			Totaux			238

dans la municipalité de Rockwood, dans la province du Manitoba, etc.—*Fin.*

Nombre d'acres.						Nombre de bestiaux.													
Rompus.	En blé.	En avoine.	En orge.	En seigle, etc.	En racines et légumes.	Vaches.	Bœufs.	Jeun. bestiaux	Total des bestiaux.	Chevaux.	Moutons.	Porcs.	Volailles.	Valeur des terres et bâtiments.	Valeur des instruments aratoires.	Capital en commençant.	Dettes actuelles.	Ressources totales.	Valeur nette actuelle.
														$	$	$	$	$	$
.....	.....	.....	..	..	...	2	2	1	5	...	...	....	8	440	75	225	.....	695	695
.....	.....	.....	..	.	....	3	...	5	8	...	...	....	.....	450	... ..	90	15	590	575
½	.....	.....	..	..	½	6	...	5	11	2	4	....	5	550	75	100	100	1090	1090
½	.....	...	..	..	½	10	2	8	20	...	...	....	10	600	125	400	25	1155	1130
½	.....	....	..	..	½	5	2	10	17	..	16	....	.. .	700	145	400	150	1230	1080
.....	.....	..	..	..	....	7	...	5	12	2	10	....	5	475	65	400	.....	975	975
½	....	....	..	..	....	5	..	10	15	..	2	....	....	900	.....	60	.....	1050	1050
3	.....	....	.	..	3	10	2	20	32	2	57	1	7	1050	90	400	150	2180	2030
19	.....	....	..	..	15½	248	84	371	763	25	342	1	255	27140	2980	11795	2206	47805	45699

Département de l'Intérieur.

DÉNOMBREMENT de l'établissement islandais de Gimli, dans la municipalité

N° du colon.	Nom du colon.	Dernière adresse en Islande.	Concession.	Adresse postale actuelle.	Année de l'établissement.	Nombre de personnes dans la famille.
1	Johan Straumfjörd	Hallkellstadahl Hnappadalss.	Ile aux Oies	Hecla	1880	7
2	Jon Bjarnason	Beigaldi Borgarhr Mýrasýslu.	Grande Ile	do	1889	6
3	Vigfus Josefsson	Bergholtskoti Stadarsi Sucefellu's	do	do	1891	3
4	Gisli Arnason	Litlu Seilu Skagafirdi	do	do	1890	7
5	Pjetur Bjarnason	Harastodum Dalasyslu	do	do	1886	6
6	Arni Egilsson	Bakkaseli Eyjafjardarsyslu	do	do	1885	9
7	Hàkon Pordarson	Litlu Brekku Bergarhr Mýrasýslu	do	do	1889	4
8	Porsteimokristjansson	Skallholi Middolum Dalasyslu	do	do	1882	10
9	Bergfsor Pordarson	Aánábrekku Borgarhr Myrasyslu	do	do	1891	5
10	Sigurdur Sigurdsson	do do	do	do	1891	8
11	Pall Jacobsson	Snœfjollum Isofjardarsyslu	do	do	1888	8
12	Helgi Tomasson	Grímsstödum Fjollum Puigeyjars	do	do	1884	6
13	Sigurdur Erlindsson	Klombu Reykjadal Puigeyjars	do	do	1876	6
14	Halldur Halldorsson	Bjargarsteinum Stafholtst Myras	do	do	1878	7
15	Solmundur Simonarson	Reykjavik	do	do	1890	8
16	Stefan Jonsson	Gardi Adaldal Puigeyjarsylu	do	do	1885	5
17	Jon Jonsson	Hœfstodum Stafholtst Mýrasýslu	do	do	1881	7
18	Stefan Fridbjornsson	Vididal Fjollum Puigeyjarsyslu	do	do	1883	7
19	Elias Magnusson	Vigdisarst Hvammshr Hunav's	do	do	1883	3
20	Jonas Eijvindsson	Kroksholti Eyjahr Suœfellsness	do	do	1889	3
21	Eivindur Jonasson	Hlíd Hórdudal Dalasyslu	do	do	1889	3
22	Brynjolfur Jonsson	Stórula, Hornafirdi A. Skaptafells's	do	do	1889	7
23	Helgi Asbjornsson	Grámsstodum Pistilfirdi N. Mulasyslu	do	do	1888	4
24	Jonas Asbjornsson	Hrollanqsstodum Lauganesi	do	do	1888	3
25	Vilhjalmur Asbjornsson	do do	do	do	1888	4
26	Asmundur Gislason	Svartagili Norduradal Mýrasýslu	do	do	1888	5
27	Arni Jonsson	Kalarbakki Kolbeinstadahr Snœfellsn's	do	do	1887	7
28	Jon Jonsson	Olveskrossi Suœfellnessyslu	do	do	1885	7
29	Eirikur Sigurdsson	Heidarseli Hroarstuugu N. Mulas	do	do	1887	5
30	Jon Frimann	Asi Kelduhaerfi Puigeyjarsyslu	do	do	1891	5
31	Jon Porsteinsson	Kirkjuböli Nordfirdi S. Mulasyslu	do	do	1890	5
			Totaux			180

de Gimli, dans la province du Manitoba.

Nombre d'acres.						Nombre de bestiaux.								Valeur des terres et bâtiments, etc.	Valeur des instruments aratoires.	Capital en commençant.	Dette actuelle.	Ressources totales.	Valeur nette actuelle.
Rompus.	En blé.	En avoine.	En orge.	En seigle, etc.	En racines et légumes.	Vaches.	Bœufs.	Jeun. bestiaux	Total des bestiaux.	Chevaux.	Moutons.	Cochons.	Volailles.						
														$	$	$	$	$	$
10	3	1	..	..	2	6	4	6	16	...	25	...	15	2365	360	130	..	3400	3400
.....	.....	.....	..	..	....	2	...	2	4	..	3	....	.....	500	28	.....	.....	625	625
.....	.....	...	..	..	...	2	1	4	7	...	14	....	.....	200	15	150	.....	410	410
.....	.....	.....	..	..	....	2	1	4	7	...	4	....	...	300	30	150	...	480	480
3	¼	½	½	½	1	4	3	6	13	...	26	....	15	400	45	150	.....	870	870
5	1	1	..	..	1	6	...	4	10	1	35	...	20	425	75	200	.....	880	880
½	.....	.....	..	..	½	1	...	2	3	...	4	....	.....	400	33	.....	.....	500	500
3	.....	.....	..	..	1	2	1	5	8	...	12	...	.....	740	10	.....	....	955	955
1	.....	.....	..	..	1	2	...	1	3	...	...	...	.....	300	350	400	.....	700	700
.....	.....	.....	..	..	....	1	1	1	3	...	...	....	.....	300	60	60	.....	420	420
.....	.....	.....	..	..	....	2	...	...	2	...	5	....	.....	350	70	....	.....	485	485
4	.....	1	..	..	2	3	1	2	6	1	26	1	.....	710	90	40	.....	1230	1230
1	.....	.....	..	..	1	2	1	1	4	...	12	....	9	530	85	.....	...	790	790
1	.....	.....	..	..	1	2	1	3	6	..	5	....	.....	300	30	....	.....	495	495
.....	.....	.....	..	..	....	2	...	...	2	...	...	....	4	275	25	.....	....	360	360
1	.....	.....	..	..	1	2	2	4	8	...	19	....	5	725	247	100	.....	1293	1293
6	.....	1	1	..	2	3	2	4	9	...	18	....	.....	625	100	.....	.....	1015	1015
10	.....	.....	..	..	1	2	...	...	2	...	4	....	.....	525	20	.....	.....	605	605
10	.....	.....	..	..	1	3	1	2	6	...	2	....	.....	720	30	.....	....	915	915
2	.....	.....	..	..	½	1	...	1	2	...	1	....	.....	105	...	.....	.....	145	145
.....	.....	.....	..	..	....	2	...	...	2	...	2	....	.....	40	115	.....	.....	200	200
.....	.....	.....	..	..	....	2	...	1	3	...	3	....	.....	125	30	.....	.....	225	225
1	....	.....	..	..	1	1	1	2	4	...	4	....	....	400	25	....	.....	520	520
1	.....	.....	..	..	1	2	...	1	3	..	9	....	.....	307	35	.....	.....	337	337
7	.....	.....	..	..	2	2	1	2	5	...	6	...	....	530	40	.....	.....	700	700
½	.....	.....	..	..	½	2	...	2	4	...	...	....	4	125	10	....	.....	200	200
½	....	...	..	..	½	2	...	3	5	...	...	....	.....	325	15	....	....	420	420
1	.....	.....	..	..	1	3	1	8	12	...	2	....	.	425	30	.....	.....	545	545
1	.....	.....	..	..	1	6	3	12	21	...	10	....	.....	500	160	150	..	1150	1150
.....	.....	.....	..	..	....	1	...	5	6	...	6	....	.....	375	10	...	.....	485	485
.....	.....	.....	..	..	...	8	2	14	24	...	7	....	....	.....	.....	....	..	300	300
69½	4½	4½	1½	½	23	81	27	102	210	2	264	1	72	13947	2173	1530	.....	21655	21655

Département de l'Intérieur.

DÉNOMBREMENT de l'établissement islandais de Gimli, dans la municipalité de Gimli,

N° du colon.	Nom du colon.	Dernière adresse en Islande.	Concession	Adresse postale actuelle.	Année de l'établissement.	Nombre de personnes dans la famille.
1	Jonas Stefansson	Pverá Skagafirdi	Empla.de ville, Gimli.	Gimli	1884	6
2	Stefan Eiriksson	Ketu Skagafirdi	do	do	1888	5
3	Bjorg Jonsdottir	Keldudal Skagafirdi	do	do	1888	4
4	Jon Gudmundsson	Dunastodum Dalasyslu	do	do	1891	8
5	Gudui Thorsteinsson	Vatusleysuströnd Gullbrsýslu	do	do	1885	5
6	Jonas Skeelason	Sandanesi Hunavatussyslu	do	do	1888	1
7	Magnus Halldorsson	Brunnastödum Gullbruigusyslu	do	do	1891	4
8	Kristjan Gudmundson	Ytri Tungu Pingeyjarsyslu	do	do	1888	8
9	Eggert Sigurdsson	Haukatungu Hnappadalssýslu	do	do	1891	5
10	Sigurdur Olafsson	Anabrekku Mýrasýslu	do	do	1891	2
11	Ion Gudnason		do	do	1892	4
12	Johannes Hannesson	Yztugrund Skagafirdi	do	do	1888	5
13	Hannes Hannesson	do	do	do	1887	5
14	Gudmundur Olafsson	Sveinstodum Hunavatussyslu	do	do	1888	2
15	Pjetur Gúdlanqsson	Kvislarhóll Tjoruesi Pingeyjars	do	do	1886	5
16	Bemdikt Bjarnason	Holkoti Reykjaströnd Skagafjs	do	do	1888	8
17	Kristjan Pjeturson		do	do	1889	4
18	Jón Stefansson	Flatatungu Skagafirdi	do	do	1891	5
19	Magnus Gudlogsson	Gilhaga Vatusdal Hunavatussyslu	do	do	1883	2
20	Ingibjorg Jonsdottir	Grund Eyjafirdi	do	do	1889	8
21	Pordur Jonsson	Hóli Svniadal Borgarfjardars.	do	do	1888	7
22	Johann Stefansson	Keflavik Hegranesi Skagafirdi	do	do	1887	7
23	Gudmundur B. Jonsson	Gilsstodum Straudasyslu	do	do	1889	4
24	Gudmundur Gudmundson	Kolafossi Skagafirdi	do	do	1890	2
25	Bjarni Jonsson	Vïdwollum Strandasyslu	do	do	1889	1
26	Haflidi Gudmundsson	Hvammi Eyjafirdi	do	do	1885	4
27	Magnus J. Skaptason	Hvammi Laxardal Skagafjardars	do	do	1891	7
28	Baldvin Arnason	Hringsdal Eyjafirdi	do	do	1883	2
29	Kristjaú Lífmann Sigurdsson	Storu Vatusleysustrond Gullbrs	do	do	1890	4
20	Johann Ingunundarson	Hellulandi Skagafirdi	do	do	1891	1
			Totaux			135

dans la province du Manitoba, townships 18 à 24, rangs 3, 4 et 6, à l'est du 1er méridien.

Nombre d'acres.						Nombre de bestiaux.													
Rompus.	En blé.	En avoine.	En orge.	En seigle.	En racines et légumes.	Vaches.	Bœufs.	Jeun. bestiaux	Total des bestiaux.	Chevaux.	Moutons.	Porcs.	Volailles.	Valeur des terres et bâtiments.	Valeur des instruments aratoires.	Capital en commençant	Dettes actuelles.	Resources totales.	Valeur nette actuelle.
														$	$	$	$	$	$
3½	3	....	..	..	½	4	2	5	11	...	1	....	12	1000	210	50	80	1470	1390
....	....	....	..	..	....	2	1	2	5	...	..	....	....	50	...	....	....	125	125
....	....	....	..	..	....	1	...	...	1	...	..	....	....	....	....	....	....	50	50
....	....	....	..	..	....	2	...	1	3	...	..	....	....	....	....	....	....	90	90
....	....	....	..	..	....	1	2	6	9	1	...	....	12	900	....	....	....	1190	1190
....	....	....	..	..	....	2	...	3	5	...	5	....	....	....	....	....	....	85	85
....	....	....	..	..	....	3	1	6	10	...	14	....	7	750	....	....	....	1035	1035
....	....	....	..	..	....	1	1	...	2	...	..	....	....	170	....	....	....	235	235
....	....	....	..	..	....	2	...	2	4	...	3	....	....	100	....	....	....	190	190
....	....	....	..	..	....	1	1	2	4	...	..	....	....	100	....	....	....	190	190
....	....	....	..	..	....	...	2	...	2	2	..	....	....	....	300	....	....	600	600
....	....	....	..	..	....	1	2	...	3	1	...	....	... }	1200	800	....	....	2230	2230
....	....	....	..	..	....	1	2	...	3	...	..	....	... }						
....	....	....	..	..	....	...	...	...	....	...	..	....	....	75	....	....	....	75	75
....	....	....	..	..	....	2	...	1	3	...	..	....	....	75	....	....	....	115	115
....	....	....	..	..	....	2	...	...	2	...	..	....	....	20	....	....	....	70	70
....	....	....	..	..	....	2	...	3	5	...	..	....	....	600	....	....	....	660	660
....	....	....	..	..	....	2	4	...	6	...	20	....	....	100	100	....	....	385	385
....	....	....	..	..	....	2	1	3	6	...	20	....	....	200	25	....	....	325	325
....	....	....	..	..	....	1	2	...	3	...	..	....	....	200	....	....	....	300	300
....	....	....	..	..	....	3	...	...	3	...	..	....	....	50	....	....	....	125	125
....	....	....	..	..	....	2	...	2	4	...	..	....	....	45	....	....	....	100	100
....	....	....	..	..	....	2	1	...	3	...	..	....	....	35	....	....	....	65	65
....	....	....	..	..	....	2	1	1	4	...	6	....	....	30	....	....	....	160	160
....	....	....	..	..	....	1	...	1	2	...	..	....	....	50	....	....	....	80	80
....	....	....	..	..	....	2	...	1	3	...	..	....	....	15	....	....	....	75	75
....	....	....	..	..	....	2	...	...	2	1	...	....	....	200	....	....	....	225	225
....	....	....	..	..	....	2	1	...	3	...	2	....	....	50	100	....	....	390	390
....	....	....	..	..	....	1	1	1	3	...	5	....	....	750	....	....	....	880	880
....	....	....	..	..	....	...	2	...	2	...	5	....	....	....	30	....	....	30	30
3½	3	....	..	..	½	49	27	40	116	5	81	....	31	6765	1565	50	80	11550	11470

Département de l'Intérieur.

DÉNOMBREMENT de l'établissement islandais de Gimli, dans la municipalité

Nombre de colons.	Nom du colon.	Dernière adresse en Islande.	Concession.	Adresse postale actuelle.	Année de l'établissement.	Nombre de personnes dans la famille.
1	Sigurdur Gudmundsson..	Kroki Vididal Humavatussyslu	¼ S.-E. 14 23 4	Riv Icelandic..	1884	6
2	Antonius Eiriksson	Steinaborg Berufjardarstr. S'Mulasysla	N.-O. 15 23 4	do	1878	4
3	Olafur Oddsson	Karlsstordum Berufjardarstr. S'Mulasysla	S.-O. 22 23 4	do	1878	6
4	Halfdan Sigmundsson	Gardi Kelduhaerfi Pingeyjarsyslu	R.L. 3 O. 23 4	do	1876	6
5	Porarinn Powaldsson	Krosshalti Snofellonessyslu	R.L. 2 23 4	do	1883	3
6	Pjetua Arnason	Eskoifirdi	R.L. 1 23 4	do	1883	5
7	Porraldur Porarinson	Krosshalti Snofellonessyslu	N.-O. 28 23 4	do	1887	3
8	Ion Ionasson	Hoisum Helgafellssaut Snœfus	33 23 4	do	1883	8
9	Stefan Ionsson	Keflavik i Skagafirdi	½ S. ½ S. 4 24 4	do	1883	4
10	Snorri Ionsson	Fjallum Kelduhaerfi Pigeyjarsyslu	4 24 4	do	1887	6
11	Ingimunder Gudmundson	Budardal Dalasyslu	24 4	do	1888	6
12	Gestur Sigurdsson	Myrasyslu	10 24 4	do	1888	7
13	Rafu Ionsson	Kirkjukvammi Hunavatressyelu	14 24 4	do	1887	6
14	Segfus Ionsson	Refaneyri Fellum N. Mulasyslu	15 24 4	do	1887	7
15	Bergur Jonsson	Ansturholi Hornagrdi A Skaptafos	14 24 4	do	1891	8
16	Bjorn Bjornsson	Hafgrimsstodum Skagofirdi	23 24 4	do	1889	5
17	Eirikur Rafukelsson	Heltum Austur Skaptafellsuplu	24 24 4	do	1891	7
18	Iohann Johannsson	Daufa Skagafirdi	25 24 4	do	1891	7
19	Vigfus Bjarnason	Arnessyslu	L. 4 E. 24 24 4	do	1891	5
20	Bjoin Sigurdsson	Reydarfirdi	28 23 4	do	1891	5
21	Sigmundur Porgrinsson	Husavick a Tjornesi	R.L. 3 23 4	do	1879	3
22	Ion Guttormsson	Arnheidarstodum N. Mulasyslu	R.L. 2 23 4	do	1876	5
23	Larus Bjornsson	Skidastodum Skagafirdi	R.L. 4 23 4	do	1876	5
24	Tomas Ionasson	Gloppuyxnadal Eyjafjardarsyslu	R.L. 3 23 4	do	1876	7
25	Sigfus Pjeturson	Skogargerdi N. Mulasyslu	R.L. 4 23 4	do	1884	10
26	Kristjon Finnson	Fellsenda Dalasysla	.....	do	1885	7
27	Ion Ionsson	Stopum Vatnsnesi Himovatrssyslu	R.L. 5 23 4	do	1889	4
28	Ionas Ionasson	Akurajoi	R.L. 5 23 4	do	1877	6
29	Johann Briem	Vallum Skalafirdi	R.L. 6 23 4	do	1880	7
30	Porsteinn Eyolfsson	Unaosi Nordur Mulasyslu	R.L. 7 23 4	do	1882	6
31	Stefan Bendiktsson	Bakka Borgarfirdi N. Mulasyslu	S.-O. 19 23 4	do	1887	5
32	Porvardur Stefansson	do do	N.-O. 19 23 4	do	1887	2
33	Gisli Ionasson	Iokulsa Borgarfirdi N. Mulasyslu	N.-E. 24 23 4	do	1888	6
34	Gunnsteinn Eyolfsson	Unaosi Nordurmalasyslu	R.L. 8 23 4	do	1884	7
35	Sigurdur Eyolfsson	do do	R.L. 7 23 4	do	1882	4
36	Eirikur Eymundsson	Ytribrekkum Pingeyjarsyslu.	R.L. 7, 23, 4	do	1877	7
37	Halldor Jonsson	Knasastodum Hùmavatnssyslu.	R.L. 10, 23, 4	do	1876	7
38	Bjorn Jonsson	Freneraseli Nordurmùlasyiu.	R.L. 11, 23, 4	do	1889	5
39	Gorgrimur Jonsson	Midvatni Skagafirdi	R.L. 8, 23, 4	do	1876	5
40	Bjorn Johnsson	Geitavik Borgarfirdi N Mùlasyslu.	R.L. 10, 23, 4	do	1877	9
41	Johannes Johansson	Borgarey Skagafjardarsyslu	R.L. 11, 23, 4.	do	1877	3

de Gimli, dans la province du Manitoba.—*Suite.*

Nombre d'acres.						Nombre de bestiaux.													
Rompus.	En blé.	En avoine.	En orge.	En seigle, etc.	En racines et légumes.	Vaches.	Bœufs.	Jeun. bestiaux	Total des bestiaux.	Chevaux.	Moutons.	Porcs.	Volailles.	Valeur des terres et bâtiments.	Valeur des instruments aratoires.	Capital en commençant.	Dettes actuelles.	Ressources totales.	Valeur nette actuelle.
														$	$	$	$	$	$
2	....	....	1	..	1	4	1	7	12	...	6	..	5	570	10	....	70	835	765
1	....	....	....	..	1	4	3	5	12	...	25	....	....	790	20	....	....	1000	1000
2	½	....	....	..	½	4	1	6	11	1	15	....	....	960	25	....	....	1330	1330
2	1	....	½	..	½	3	1	9	13	...	10	....	15	820	15	....	70	1115	1045
3	1½	....	½	..	1	5	2	8	15	...	10	....	....	500	115	....	....	920	920
6	1½	½	1	..	....	5	7	5	17	...	32	....	12	700	10	....	..	1348	1348
1	½	....	....	..	½	8	2	8	18	...	15	....	....	920	115	100	100	1425	1325
2½	1½	....	½	..	1	4	2	6	12	...	8	....	....	650	25	....	....	985	985
4	½	½	½	..	1	5	2	6	13	..	16	....	....	750	50	....	....	1175	1175
1½	1	....	....	..	½	6	2	9	17	...	24	....	....	735	50	150	....	1115	1115
....	....	....	....	..	....	3	....	5	8	...	....	....	....	....	....	....	....	200	200
1	....	....	....	..	1	5	1	7	13	...	10	....	....	550	20	40	....	785	785
1½	....	....	....	..	1½	4	....	6	10	...	15	....	....	600	25	125	....	875	875
1	....	....	....	..	1	5	1	7	13	...	12	....	....	500	....	80	....	765	765
....	....	....	....	..	....	3	1	2	6	..	3	....	....	100	40	160	....	275	275
½	....	....	....	..	½	4	2	6	12	...	6	....	....	455	....	....	....	750	750
....	....	....	....	..	..	1	....	6	7	...	2	....	....	50	....	40	....	190	190
....	....	....	....	..	....	3	....	4	7	...	2	....	....	50	75	....	....	255	255
....	....	....	....	..	....	3	....	4	7	...	2	....	....	50	15	....	....	190	190
1	....	....	....	..	1	5	1	5	11	...	11	....	....	600	25	200	....	875	875
....	....	....	....	..	....	3	2	4	9	...	5	....	3	100	....	....	....	300	300
2	....	....	....	..	1	6	2	4	12	1	64	....	....	1175	25	50	....	1890	1890
5	2	1	1	..	1	6	5	6	17	1	40	....	8	1220	130	200	....	2025	2025
3	....	....	....	..	½	9	2	9	20	1	20	....	10	800	....	....	50	1400	1350
3	1	....	½	..	½	7	2	14	23	...	12	....	10	1000	25	120	120	1460	1340
3	....	....	....	..	....	5	6	6	17	...	25	....	....	1025	25	....	....	1640	1640
2	1	....	½	..	½	2	1	3	6	...	3	....	....	....	....	....	....	125	125
3	1	....	....	..	½	4	1	7	12	...	18	....	12	905	100	....	....	1330	1330
8	3	1½	1½	½	½	5	4	9	18	...	60	....	....	950	100	200	....	1785	1785
4	3	....	½	..	½	5	2	6	13	...	12	....	9	600	20	100	....	980	980
3	½	....	....	..	½	4	3	4	11	...	10	....	6	600	15	25	....	945	945
1	....	....	....	..	1	4	2	4	10	...	11	....	7	600	15	25	....	945	945
1	....	....	....	..	1	5	1	4	10	...	7	....	6	475	....	....	....	735	735
10	6	1	2	..	1	9	6	8	23	...	50	....	10	1000	600	300	220	2400	2180
5	3	....	½	..	1	2	1	9	12	...	17	....	13	600	....	10	....	920	920
3	1	½	1	..	½	5	1	7	13	...	22	....	14	860	10	....	....	1250	1250
3	½	....	....	..	½	4	2	11	17	...	10	....	9	575	10	....	....	950	950
½	....	....	....	..	½	4	2	9	15	...	16	....	....	525	....	....	70	910	840
3½	½	....	½	..	½	3	2	11	16	...	16	....	15	700	50	....	....	1150	1150
5	3	....	1	..	1	7	1	13	21	...	16	....	11	660	....	....	25	1120	1095
4	2	½	½	½	½	5	3	8	16	...	21	...	12	1100	60	....	....	1630	1630

Département de l'Intérieur.

DÉNOMBREMENT de l'établissement islandais de Gimli, dans la municipalité

N° du colon.	Nom du colon.	Dernière adresse en Islande.	Concesssion.	Adresse postale actuelle.	Année de l'établissement.	Nombre de personnes dans la famille.
42	Bjorn Johnsson	Gilsa Hùnavatnssyslu	R.L. 14. 23, 4	Riv. Islandic.	1882	5
43	Einar Porkellsson	Jokulsà Borgarfirdi N Mulas.	R.L. 15, 23, 4	do	1889	4
44	Johannes Johannson	Borgarey Skagafirdi	R.L. 15, 23, 4	do	1876	4
45	Jon Skulason	Stapar Hùnavatnssyslu	R.L. 14, 23, 4	do	1890	4
46	Gudjon Jonsson	Uppsölum Borgarfjardaryslu	R.L. 14, 23, 4	do	1891	5
47	Bjarni Juliannsson	Lœkjabœ Hunavatnssyslu	R.L. 14, 23, 4	do	1883	9
48	Johann Johannsson	Seilu Skagafirdi	R.L. 17. 23, 4	do	1881	6
49	Gudmundur Marteinsson	Flogu Breiddal S. Mulasyslu	S.-O. 10, 23, 4	do	1878	10
50	Jon Bjornsson	Fljótsbakka Eydapingkà Mulasyslu.	N.-O. 3, 23, 4	do	1876	6
						287
1	Emar Porvaldsson	Oddastodum Snœfellsnessyslu	S.-O. 14, 23, 4	Hnausa	1884	4
2	Benidikt Kristjansson	Porunnarseli Pingeyjarsyslu.	N.-E. 15, 23, 4	do	1884	5
3	Jon Hildibrandsson	Skogargerdi Fellum N Mulas	S.-O. 2, 23, 4	do	1887	6
4	Magnus Jonsson	Hoskuldstadasel Sudur Mùlasyslu.	N.-E. 3, 23, 4	do	1882	7
5	Johannes Jonasson	Harastàdir Middolim Dalasyslu.	N.-O. 2, 23, 4	do	1885	8
6	Gudmundur Jonsson	Kleyf Breiddal S Mùlasyslu	Sandy Bar	do	1878	2
7	Marteinn Jonsson	Kildholum S Mùlasyslu	34, 22, 4	do	1884	2
8	Sigurdur Bjornsson	Hringstekk Skriddal S Mulas	34, 22, 4	do	1885	6
9	Sigurdur Jonsson (Viddal)	Torfastodum Midfirpi Hunav S.	27 et 28, 22, 4	do	1888	9
10	Gunnar Helgason	Svinadal Kelduhverfi Pingeyjars.	27 et 28, 22, 4	do	1888	7
11	Jonas Jonsson	Torfustodum Midfirdi Hunav S.	4, 22, 4	do	1876	4
12	Jon Gundmundson	Vestdalseyri nid Seydisfjord.	16 et 17, 22, 4	do	1884	5
13	Hjàlmar Gudmundsson	Fjósum Laxardal Dalasyslu.	½ E 9, 22, 4	do	1883	2
14	Baldvin Jonsson	Akureyri	S.-E. 28, 22, 4	do	1878	8
15	Stefan Sigurdsson	Klombu Reykjadal Pingeyjàrs.	21 et 22, 22, 4	do	1890	8
16	Larus Gudjonsson	Akureyri	22, 4	do	1889	4
17	Stefan Porarinson	Fremraseli N. Mulasyslu	N.-O. 17, 22, 4	do	1887	5
18	Sigursteinn Halldorsson.	Asi Holsfjöllum Pingeyjarsyslu.	17, 22, 4	do	1876	5
19	Jon Jonsson	Gilsbakki Hunavatnssyslu	22, 4	do	1888	4
20	Sigurgeir Einarson	Holsseli Fjöllum pingeyjarsyle.	22, 4	do	1885	6
21	Einar Jonsson	do do	5, 22, 4	do	1882	2
22	Jon Jonsson	Flekkuvik Gullbringusyslu	8, 22, 4	do	1887	5
23	Jon Bjornson	Svalbardsel pistilfjord pingeyjs.	5, 22, 4	do	1883	4
24	Kristjan Bjornsson	do do		do	1886	4
25	Einar Markusson	Fagradal Vopnafirdi	5, 22, 4	do	1891	7
26	Finnbogi Finnbogason	Tannstadabakka Hinavotussyslu.	22, 21, 4	do	1887	6
27	Hallur Hallsson	Rjettarholti Skagafirdi	7, 21, 4	do	1884	7
						142

de Gimli, dans la province du Manitoba, etc. —*Suite.*

Nombre d'acres.						Nombre d'animaux vivants.								Valeur des terres et bâtiments.	Valeur des instruments aratoires.	Capital en commençant.	Dettes actuelles.	Ressources totales.	Valeur nette actuelle.
Rompus.	En blé.	En avoine.	En orge.	En seigle.	En racines et légumes.	Vaches.	Bœufs.	Jeun. animaux	Total des bestiaux.	Chevaux.	Moutons.	Porcs.	Volailles.						
														$	$	$	$	$	$
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	1	...	½	..	½	4	...	4	8	...	7	...	...	550	...	...	...	750	750
½	...	...	...	..	½	3	...	6	9	...	5	...	10	...	...	60	...	200	200
½	...	...	...	..	½	1	1	3	5	...	3	...	...	675	...	...	...	800	800
...	...	...	...	..	...	2	1	3	6	...	7	...	...	...	...	...	...	155	155
...	...	...	...	..	...	2	1	4	7	...	7	...	...	...	...	...	...	160	160
2	½	...	½	..	½	7	3	11	21	...	17	...	20	700	30	...	20	1125	1105
5	2	½	½	..	1	8	2	10	20	...	23	...	14	770	50	50	...	1295	1295
3	½	...	½	..	½	4	1	7	12	...	7	...	11	1125	35	...	...	1405	1405
3	½	...	...	..	½	4	1	6	11	...	9	...	...	625	...	...	...	780	780
118	40	6	15½	1	29	223	90	331	644	4	764	...	242	30265	1935	2035	745	48968	48223
2	½	...	...	..	1½	8	3	18	29	...	31	...	23	650	120	...	...	1425	1425
3	1	...	½	..	1	9	3	12	24	1	27	...	8	785	25	100	...	1425	1425
1	...	...	...	..	1	3	...	7	10	...	12	...	11	500	...	50	...	710	710
1	1	...	...	..	½	4	1	6	11	1	17	...	14	500	10	...	...	845	845
2	...	...	...	..	1	2	1	1	4	...	6	...	5	260	10	...	...	400	400
1	...	...	...	..	1	2	1	2	5	...	10	...	6	125	...	...	...	275	275
½	...	...	...	..	½	2	...	2	4	...	7	...	2	600	10	...	...	720	720
1	...	...	...	..	1	2	1	6	9	...	8	...	14	400	...	...	...	590	590
2	...	...	...	..	1½	4	...	3	7	...	4	...	...	550	...	...	...	700	700
2	...	...	...	..	1	2	1	4	7	...	...	...	14	550	50	...	...	750	750
1	...	...	...	..	1	4	1	5	10	...	7	...	...	500	...	...	...	735	735
½	...	...	...	..	½	5	2	5	12	...	9	...	11	650	60	330	...	960	960
1	...	...	...	..	1	4	2	6	12	...	12	...	...	100	...	100	...	430	430
1	...	...	...	..	1	5	3	7	15	...	15	...	...	1000	125	...	...	1700	1700
8	...	...	...	..	...	6	2	4	12	1	20	...	8	1600	400	1000	...	4290	4290
...	...	...	...	..	...	1	1	3	5	...	...	...	...	...	...	...	...	125	125
½	...	...	...	..	½	2	1	5	8	...	3	...	...	500	...	...	...	660	660
2½	...	...	...	..	1	4	2	8	14	...	8	...	5	775	50	...	...	1060	1060
2	...		...	..	1	2	2	2	6	...	2	...	...	475	...	...	...	600	600
...	...	...	...	..	...	6	4	10	20	...	7	...	10	250	85	25	...	755	755
4	1	...	...	..	1	3	1	2	6	...	10	...	...	700	...	...	...	890	890
1	...	...	...	..	1	4	2	10	16	...	16	...	...	575	10	...	...	1000	1000
1	...	...	...	..	1	6	1	4	11	...	9	...	...	640	25	...	...	1000	1000
...	...	...	...	..	...	4	1	5	10	...	9	...	...	40	15	...	...	315	315
½	...	...	...	..	½	3	1	5	9	...	12	...	...	550	5	...	...	795	795
1	...	...	...	..	1	5	4	8	17	...	8	...	...	760	10	...	...	1200	1200
2	½	...	...	..	1	4	2	8	14	...	9	...	...	555	...	...	30	900	870
41½	4	...	½	..	21½	106	43	158	307	3	278	...	131	14590	1010	1605	30	25255	25225

Département de l'Intérieur.

DÉNOMBREMENT de l'établissement islandais de Gimli, dans la

N° du colon.	Nom du colon.	Dernière adresse en Islande.	Concession.	Adresse postale actuelle.	Année de l'établissement.	Nombre de personnes dans la famille.
1	Albert Sigursteinsson...	Holseli Fjöllum pingeyjarsyslu.	S.E. 23, 22, 3.	Geyser, B.P ..	1888	6
2	Sigfus Jonsson..	Dœli Skidadal.....	S.O. 23, 22, 3 . .	do ..	1887	7
3	Sigurdur G. Nordal.....	Kirkjubœ Norduràrdel Hunavatuss.	23, 22, 3	do ..	1886	7
4	Sigurdur Stefansson.....	Ytra Vallholti Skagafirdi....	23, 22, 3.....	do ..	1886	2
5	Pall Jonsson.....	Hafajrimsstodum Skagafirdi.	23, 22, 3.....	do ..	1887	6
6	Pall Johannsson.....	Kolableseyri Mjóafirdi S Mulas.	30, 22, 3.....	do ..	1889	4
7	Gudmunder Bjarnason..	Arnporsholti Borgarfjardarsyslu.	16, 23, 3 .. .	do ..	1889	4
8	Tomas Bjornsson.....	Uppsolum Skagafirdi.....	21, 23, 3.	do ..	1888	7
9	Oddur G. Akraness.....	Akonesi Borgarfjardarsyslu..	16, 22, 3	do ..	1888	2
10	Jon Soeinsson...	Pinghol Mjoafirdi S Mulasyslu.	20, 22, 3.. ..	do ..	1887	5
11	Jon Bjarnason.....	Bramahvammi Vopnafirdi...	20, 22, 3.....	do ..	1886	6
12	Bjarni Gudnumdsson....	Hoanna Jokuldal N Mulasyslu.	21, 22, 3	do ..	1889	2
13	Antonius Jonsson.	Budoreyri vid Seydisfjörd...	17, 22, 3.....	do ..	1888	8
14	Erlindur Erlindsson.....	Peigajoti Akranesi..... ...	17, 22, 3.....	do ..	1890	6
15	Sigmundur Sigurdsson..	Storu Valusleysustroud Gullbringus.	19, 22, 3.	do ..	1888	3
16	Oddny Hannesdotter....	do do ..	34, 21, 4.....	do ..	1876	2
17	Bjarni Olafsson.....	Hôfdabœkku Sulur Mulasyslu.	19, 22, 3	do ..	1888	3
18	Persteinn Magnusson Borgfjord.	Karastodum Borgarfirdi.....	19, 22, 3.....	do ..	1888	5
19	Sigurdur Haflidsson.....	Suduruik Myrasyslu..... .	.....	do ..	1890	7
20	Jon Magnusson Borgfjord	Litlubrekku Myrasyslu.....	.....	do ..	1889	3
21	Gudnumdur Magnusson Borgfjord.	do do	.....	do ..	1888	2
22	Gestur Oddleifsson	Bœ Hrutafirdi Húnavolus. .	20, 22, 3.....	do ..	1888	9
23	Andrjes Jonsson Skagfeld	Hoyggjum Gongusk Skagafirdi.	22, 22, 3.....	do ..	1886	6
24	Pall Pjeturson.....	Reyljarholi Skagafjordarsyslu	14, 23, 4	do ..	1883	5
25	Johann Kàr	Bakka Holmi Skagafirdi.....	28 et 29, 23, 3	do ..	1891	5
26	Eyolfur Einarsson.... .	Kolableikseyri Mjoafirdi, S. Mulas.	27, 23, 3.....	do ..	1885	9
27	Jon Pjetursson..... ...	Holtsmula Skagafjardarsyslu	27, 23, 3.....	do ..	1885	6
28	Gudmundssa Asmundson	Jokulsa Borgarfirdi Eystra ..	21, 22, 3....	do ..	1888	4
29	Gudmundur Gudmundsson	Bjargsholi Hunavatussyslu .	20, 22, 3.....	do ..	1888	4
30	Bjarni Johannsson . ..	Fosskoti Midfirdi Hunavatusyslu.....	23, 22, 3.....	do ..	1887	2
31	Joseph Benjaminson	Kolafossi Midfirdi Hunavatusyslu.....	24, 22, 3.....	do ..	1887	4
32	Gisli Gislason.....	Holmakoti Myrasyslu... ...	22, 22, 3.....	do ..	1889	4
33	Ion Sigurdsson.....	Hjörtsey Myrasyslu.	23, 3.....	do ..	1888	5
34	Sigurdur Fridfinnson....	Yaxvalsstodum Skagafjardarsyslu.	36, 22, 3.....	do ..	1885	7
35	Sigvaldi Simonarson.....	Adalbol Midfirdi Hunavatussyslu.....	31, 22, 3..... ..	do ..	1887	5
36	Jonas Porsteinson. . . .	Teigur Skagafjardarsyslu....	30 et 36, 22, 3.....	do ..	1888	8
37	Bjarni Jacobson.....	Laxarholti Myrasyslu..	36, 22, 3.....	do ..	1891	5
38	Hallgrimur Fridriksson..	Frenviskotum Skagafirdi....	23, 22, 3.....	do ..	1889	4
						190

municipalité de Gimli, dans la province du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nombre d'acres.						Nombre de bestiaux.													
Rompus.	En blé.	En avoine.	En orge.	En seigle, etc.	En racines et légumes.	Vaches.	Bœufs.	Jeun. bestiaux	Total des bestiaux.	Chevaux.	Moutons.	Porcs.	Volailles.	Valeur des terres et bâtiments.	Valeur des instruments aratoires.	Capital en commençant.	Dettes actuelles.	Ressources totales.	Valeur nette actuelle.
														$	$	$	$	$	$
½	...	...	...	...	½	4	2	10	16	...	8	...	5	800	20	150	...	1140	1140
½	...	...	...	...	½	4	1	8	13	...	12	...	16	700	25	100	...	1000	1000
6	½	2½	...	...	½	9	6	10	25	...	22	...	20	800	140	150	...	1700	1700
½	...	...	...	...	½	3	...	7	10	...	10	...	5	550	...	50	...	750	750
1	...	...	...	...	1	5	2	7	14	...	4	...	10	500	...	125	...	800	800
1	...	...	...	...	1	4	3	10	17	...	18	...	6	1000	...	250	...	1300	1300
1	...	...	...	...	1	3	1	6	10	...	...	...	...	...	...	...	...	200	200
1	...	...	...	...	1	5	4	6	15	...	23	...	...	650	130	300	...	1200	1200
1½	...	...	...	...	1½	4	1	7	12	...	1	...	...	550	15	50	...	800	800
4	...	...	...	...	½	3	2	5	10	...	6	...	...	500	75	...	...	835	835
19	...	...	5½	...	3	6	1	7	14	...	6	27	9	800	15	200	60	1380	1320
1	...	...	...	...	...	1	...	2	3	...	8	...	...	500	...	...	...	580	580
½	...	...	...	...	½	3	...	7	10	...	...	...	...	475	...	...	20	650	630
...	...	...	...	...	...	3	...	4	7	...	...	...	...	475	...	...	25	600	575
5	...	1	...	...	1	9	5	14	28	...	12	...	20	850	250	...	...	2390	2390
12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	500	...	...	...	...	...
1	...	...	...	...	1	4	...	11	15	...	7	...	20	530	35	40	60	855	795
2	...	...	...	...	1	3	2	5	10	...	2	...	...	525	...	25	30	740	710
...	...	...	...	...	...	3	1	6	10	...	4	...	...	500	...	60	50	710	660
1	...	...	...	...	1	2	1	4	7	...	...	...	...	550	...	...	...	700	700
2	...	...	...	...	½	2	1	3	6	...	...	...	...	400	...	...	...	525	525
½	...	...	...	...	½	9	8	14	31	2	60	...	20	800	308	75	150	2520	2370
2½	½	...	...	...	1	6	2	9	17	...	16	...	7	800	...	60	...	1245	1245
6	2	½	½	...	1	4	3	6	13	1	30	...	...	1375	50	...	...	1900	1900
...	...	...	...	...	...	2	1	3	6	...	4	...	...	...	...	...	...	125	125
3	...	...	½	...	½	7	2	8	17	...	11	...	19	675	...	110	30	1110	1080
1	...	...	½	...	½	7	4	7	18	...	16	...	...	725	10	...	...	1150	1150
1	...	...	...	...	1	4	...	7	11	...	6	...	...	530	...	...	...	760	760
...	...	...	...	...	...	4	...	5	9	...	4	...	...	500	...	...	...	670	670
2	...	...	1	...	1	2	2	6	10	...	2	...	...	500	50	...	...	750	750
½	...	...	...	...	½	2	...	5	7	...	...	...	...	575	...	...	70	675	605
½	...	...	...	...	½	2	...	7	9	...	3	...	...	550	...	...	...	715	715
1	...	...	...	...	...	4	1	5	10	...	4	...	...	600	...	25	...	810	810
2	½	...	½	...	1	4	1	7	12	...	10	...	5	700	10	...	...	1000	1000
2	½	...	½	...	½	5	...	5	10	...	5	...	7	550	5	...	20	775	755
1½	½	...	½	...	½	6	2	5	13	...	4	...	...	650	10	...	30	980	950
...	...	...	...	...	...	3	...	4	7	...	...	...	...	...	...	...	30	130	100
½	...	...	...	...	½	3	1	4	8	...	6	...	...	700	...	...	...	1060	1060
84½	4½	4	9½	...	25	154	60	246	460	3	324	27	169	22385	1148	1770	575	35230	34655

Département de l'Intérieur.

DÉNOMBREMENT de l'établissement islandais de Gimli, dans la

N° du colon.	Nom du colon.	Dernière adresse en Islande.	Concession.	Adresse postale actuelle.	Année de l'établissement.	Nombre de personnes dans la famille.
1	Illhugi Olafsson	Litluhlid Vididal Hunavatussyslu	33, 21, 4	Arnes	1891	3
2	Gudvardur, Hannesson	Bxeidagerdi Gulllringusyslu	27, 21, 4	do	1884	2
3	Jon Jonsson	Flekkuvik do	22, 21, 4	do	1889	5
4	Hjörleifur Bjornsson	Litlukolum Myrdal v Skaptafellss	22, 21, 4	do	1877	5
5	Gisli Jonsson	Holshjaleign Hjaltastadapingha-N Melas	22, 21, 4	do	1876	2
6	Stefan Sigurdsson	Halsi Yxnadal Eyjafjardarsyslu	27, 21, 4	do	1876	6
7	Vigdis Gudmundsdatter	Audnum Gullbringusyslu		do	1887	4
8	Sigurdur Sigurbjornson	Sjoarlandi Pistilfirdi Pingeyjors	15, 21, 4	do	1883	8
9	Sigurdur Pjeturson	Ingveldarstodum Skagafirdi	17, 21, 4	do	1887	1
10	Jonas Jonsson	Hrœxekslœkur Nordurmulasyslu	16, 21, 4	do	1885	3
11	Einar Gudmundsson	Hoammsgerdi Vopnafirdi	16, 21, 4	do	1888	2
12	Porsteinn Gudmundsson	Einfœtlingsgil Strandasyslu	21, 21, 4	do	1883	6
13	Porvaldur Porvaldson	Hofdolum Skagafirdi	15 et 16, 21, 4	do	1887	6
14	Bjarni Pjeturson	Fagranesi do		do	1889	7
15	Pjetur Arnason	Ionskoti do	15 et 16, 21, 4	do	1885	3
16	Jon Jonsson	Hrafustadaseli Pingeyjarsyslu	16, 21, 4	do	1889	6
17	Stefan Bjornsson	Sandarkrok Skagafirdi		do	1890	7
18	Jon Jonasson	Porvaldsslodum Vopnafirdi	8, 21, 4	do	1891	4
19	Benjamin Jonsson	Tungardi Fellsstrond Dalasyslu	8, 21, 4	do	1890	4
20	Sigurbjörn Hallgrimson	Logmannshlid Eyjafirdi	4, 21, 4	do	1876	4
21	Isleifur Helgason	Stapabud Vatnsleisustrond Gullbrs	32, 20, 4	do	1887	7
22	Gudmundur Helgason	do do	33, 20, 4	do	1889	2
23	Gunnlogur Helgason	do do	5, 21, 4	do	1889	3
24	Johannes Magnusson	Stykkisholnur	33, 20, 4	do	1876	7
25	Gudlögur Magnusson	Hafurstader Fellsstronds Dalas	28, 20, 4	do	1876	6
26	Jon Brynjolsson	Skardi Vatnsnesi Himavatussyslu	28, 20, 4	do	1876	2
27	Stegan Jonsson	do do		do	1876	4
28	Jonas Magnusson	Storu Gila Himavatussyslu	21, 20, 4	do	1887	1
29	Johann Johannesson	Latrum Adalvik Isafjardarsyslu	21, 20, 4	do	1888	8
30	Porsteinn Sueinsson	Storuborg Himavatussyslu	21, 20, 4	do	1888	4
31	Pordur Bjarnason	Latrum Adelvik Isofjardarsyslu	16, 20, 4	do	1890	6
32	Josef Stefanson	Anastodum Himavatussyslu	16, 20, 4	do	1886	2
33	Roguvaldur Jonsson	Holkoti Reykjastrond Skagafjardors	5, 20, 4	do	1885	5
34	Hannes Porvaldsson	Nautabin Skagafirdi		do	1887	3
						148

municipalité de Gimli, dans la province du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nombre d'acres.						Nombre de bestiaux.													
Rompus.	En blé.	En avoine.	En orge.	En seigle, etc.	En racines et légumes.	Vaches.	Bœufs.	Jeun. bestiaux	Total des bestiaux.	Chevaux.	Moutons.	Porcs.	Volailles.	Valeur des terres et bâtiments.	Valeur des instruments aratoires.	Capital en commençant.	Dettes actuelles.	Ressources totales.	Valeur nette actuelle.
														$	$	$	$	$	$
....	....	....	....	....	....	4	....	4	8	....	2	....	8	500	....	100	....	650	650
2	½	½	½	....	½	4	2	5	11	....	8	....	....	700	10	....	....	1000	1000
....	....	....	....	....	....	3	1	5	9	....	6	....	....	550	....	90	20	745	725
3	....	....	....	....	3	5	1	4	10	....	18	....	....	750	20	....	....	1085	1085
4	½	½	2	....	½	4	1	7	12	....	20	....	10	1725	25	....	....	2100	2100
1	....	....	....	....	1	6	1	11	18	....	....	....	....	1800	20	....	50	2150	2100
....	....	....	....	....	....	3	....	3	6	....	....	....	10	....	....	....	....	120	120
3	....	....	....	....	2	4	1	5	10	....	20	....	10	1500	65	150	....	1880	1880
1	....	....	....	....	1	2	....	2	4	1	....	....	17	500	55	....	....	700	700
1½	....	....	....	½	1	3	2	4	9	....	14	....	....	800	55	90	20	1140	1120
1	....	....	....	....	1	3	2	5	10	....	7	....	....	700	....	45	....	1010	1010
1	....	....	....	....	1	4	1	3	8	....	13	....	....	875	....	55	....	1122	1122
2	½	....	½	....	1	4	1	6	11	....	8	....	....	700	....	....	....	970	970
....	....	....	....	....	....	3	....	3	6	....	....	....	....	....	....	....	....	120	120
2	½	....	½	....	1	2	1	7	10	....	9	....	....	700	....	....	....	925	925
1	....	....	....	....	1	5	....	5	10	....	6	....	....	500	....	....	....	730	730
....	....	....	....	....	....	3	1	5	9	....	5	....	....	....	20	25	....	210	210
....	....	....	....	....	....	3	....	2	5	....	....	....	8	50	....	....	....	150	150
1	....	....	....	....	1	4	2	8	14	....	17	....	....	600	15	250	....	1000	1000
1½	....	....	....	....	1	4	2	5	11	....	13	....	6	700	15	....	....	1020	1020
3	½	....	....	....	1	4	2	13	19	....	25	....	22	800	215	....	....	1455	1455
4	....	....	....	....	2	1	....	4	5	....	7	....	6	600	15	....	....	735	735
....	....	....	....	....	....	1	1	4	6	....	6	....	30	600	....	....	....	750	750
2½	....	....	....	....	1	4	....	8	12	....	7	....	....	915	15	....	....	1165	1165
3	....	....	....	....	1	5	2	9	16	....	3	....	....	825	30	....	....	1225	1225
8	....	....	....	....	1	4	....	2	6	....	....	....	....	600	....	....	....	725	725
....	....	....	....	....	1	3	1	4	8	....	7	....	....	....	....	....	....	190	190
½	....	....	....	....	½	2	....	5	7	....	....	....	....	550	....	....	....	675	675
2	....	....	....	....	....	4	2	6	12	....	6	....	....	550	....	80	....	820	820
1	....	....	....	....	1	1	1	2	4	....	....	....	....	700	....	....	30	790	760
1	....	....	....	....	1	2	1	5	8	....	4	....	....	550	....	....	....	710	710
1	....	....	....	....	1	4	....	6	10	....	15	....	7	600	....	40	....	865	865
3	....	½	....	....	2	4	2	4	10	....	7	....	....	825	30	50	....	1130	1130
....	....	....	....	....	....	2	....	3	5	....	3	....	....	....	....	....	....	100	100
54	2½	1½	3½	½	28½	114	31	174	319	1	256	....	134	21765	605	975	120	30162	30042

Département de l'Intérieur.

DÉNOMBREMENT de l'établissement islandais de Gimli, dans la

N° du colon.	Nom du colon.	Dernière adresse en Islande.	Concession.	Adresse postale actuelle.	Année de l'établissement.	Nombre de personnes dans la famille.
1	Soeinn Kristjansson	Bjarnastodum Piugeyjarsyslu	28, 18, 4	Husavick	1883	9
2	Jonas Bergwann	Rofu Himavatussyslu	33, 18, 4	do	1887	7
3	Johann Schaldemose	Nyleudu Skagafjardaxsyslu		do	1887	3
4	Porsteinn Baldvinsson	Raugaxvöllum Eyjafirdi	31, 18, 4	do	1891	4
5	Bjarni Palmason	Sandarkrokur	25, 18, 3	do	1891	6
6	Gorsteinn Sigfusson	Hvammi Arnarneshr Eyjafjs	30, 18, 4	do	1877	4
7	Pall Gunnlögsson	Hornbxekku Hôfdastr Skagafirdi	36, 18, 3	do	1887	4
8	Porvaldur Sueinsson	Liek Vidvikuxsveit Skagafirdi	36, 18, 3	do	1888	4
9	Kristjan Kjernested	Holum Hjaltadal Skagafirdi	30, 18, 4	do	1876	4
10	Bjorn Jonsson	Kvappi Pistilfirdi	19, 18, 4	do	1886	4
11	Eyolfur Jonsson	Dalhusum Skkriddal S. Mulasyslu	25, 18, 3	do	1878	6
12	Gudmundur Eyolfsson	do do	25, 18, 3	do	1891	5
13	Elias Kjernested	Borg Miklholtshr Snœfellsness	19, 18, 4	do	1883	8
14	Fridfinnur Porlaksson	Vidasel Myvatusheidi Piugeyjors	20, 18, 4	do	1885	6
15	Porsteinn Jonsson Mjofjörd	Kot Mjoafirdi S. Mulasyslu		do	1889	5
16	Albert Pidriksson	Svidniugi Kalbeinsdal Skagaf	28, 18, 4	do	1883	9
17	Soeinbjorn Sophoniasson	Bakka Svowadardal Eyjafirdi		do	1891	4
18	Benidikt Arason	Hamri Laxardal Piugeyjaxsyslu	21, 18, 4	do	1881	9
19	Agust Isfeld Eiriksson	Fjardarkot Mjoafirdi S. Mulasyslu	21, 18, 4	do	1891	3
20	Sigurgeir Halldorsson	Dagverdartunger Eyjafirdi		do	1888	5
21	Johannes Gudmundsson	Merkigili Skagafjardarseplu		do	1888	3
22	Jon Abrahamson	Halsi Eyjafirdi	16, 18, 4	do	1885	5
23	Arni Porarinsson	Klettakoti Snofellsnessyslu	17, 18, 4	do	1885	7
24	Sigurdur Pararinsson	Pofusteini Snofellsnessyslu		do	1891	7
25	Olafur Sigurdsson	Halmakoti Myrasyslu		do	1888	2
26	Oveinn Sigurdsson	Prekkukoti Shagofjardarseplu		do	1887	6
27	Jon Eiriksson	Vidisnesi Berufjardarst S. Mulas	9, 18, 4	do	1884	5
28	Magnus Jonsson	Vidirnesi Berufjardarst S. Mulas		do	1891	3
29	Bjarm Gudmundsson	Ytra Brekkukoti Eyjafjardars	3, 18, 4	do	1890	5
30	Stefan Eiriksson	Sledbrjot Nordusmulasyslu	3, 18, 4	do	1885	6
						158

municipalité de Gimli, dans la province du Manitoba, etc—*Suite.*

Nombre d'acres.						Quantité de bestiaux.													
Rompus.	En blé.	En avoine.	En orge.	En seigle, etc.	En racines et légumes.	Vaches.	Bœufs.	Jeun. bestiaux	Total des bestiaux.	Chevaux.	Moutons.	Porcs.	Volailles.	Valeur des terres et bâtiments.	Valeur des instruments aratoires.	Capital en commençant.	Dettes actuelles.	Ressources totales.	Valeur actuelle nette.
														$	$	$	$	$	$
2	...	...	...	...	1	4	2	8	14	...	14	...	...	550	...	...	300	880	580
...	...	...	...	...	...	5	1	3	9	...	...	...	12	450	...	...	60	585	525
...	...	...	...	...	...	4	1	6	11	...	...	...	...	50	...	25	...	250	250
1	...	...	...	...	1	4	2	8	14	...	...	...	8	600	...	250	...	860	860
...	...	...	...	...	...	...	...	7	7	...	...	...	12	400	...	...	...	475	475
3	...	...	...	...	1	8	5	9	22	...	19	...	12	1175	50	15	...	1710	1710
2	...	...	...	...	2	4	1	7	12	...	...	...	...	450	...	...	...	660	660
1	...	...	...	...	1	2	1	2	5	...	...	...	...	700	40	...	100	870	770
6	1	½	...	1	1	8	4	6	18	...	34	...	5	600	50	...	...	1260	1260
4	...	...	...	...	1	4	1	5	9	...	1	...	2	500	...	...	...	550	550
3	½	...	...	...	1	6	...	8	14	...	17	...	16	550	...	...	...	905	905
1	...	...	...	...	1	2	...	6	8	...	4	...	10	700	...	...	...	850	850
1	...	...	...	...	1	7	2	11	30	...	14	...	14	500	...	...	...	985	985
1	...	...	...	...	1	6	2	8	16	...	8	...	12	600	...	...	...	950	950
...	...	...	...	...	...	...	...	1	1	...	...	...	4	...	...	...	...	10	10
2	...	...	...	...	1	7	1	12	20	...	30	...	12	700	...	...	50	1115	1065
...	...	...	...	...	...	1	1	3	5	...	...	...	...	...	...	...	...	90	90
1	...	...	...	...	1	7	3	19	29	...	29	...	20	1800	115	...	...	1845	1845
...	...	...	...	...	...	2	...	3	5	...	...	...	...	500	...	...	...	580	580
...	...	...	...	...	...	3	...	2	5	...	...	...	...	...	...	...	...	85	85
...	...	...	...	...	...	1	1	1	3	...	...	...	...	...	...	...	...	70	70
2	1	...	...	...	1	5	2	9	16	...	11	...	2	800	20	...	...	1215	1215
1	...	...	...	...	1	5	...	7	12	...	1	...	7	500	...	...	50	700	650
...	...	...	...	...	...	2	...	3	5	...	...	...	...	...	...	...	...	100	100
...	...	...	...	...	...	4	...	2	6	...	...	...	...	...	...	...	...	125	125
...	...	...	...	...	...	3	...	5	8	...	...	...	...	...	...	...	...	125	125
														500	70	...	...	920	920
3	1	...	...	...	1	3	2	8	13	...	14	...	20	...	...	...	...	160	160
...	...	...	...	...	...	3	1	3	7	...	3	...	6	500	...	...	...	625	625
...	...	...	...	...	...	3	...	5	8	...	...	...	3						
1	...	...	...	...	1	5	2	7	14	...	3	...	...	700	30	...	...	1050	1050
35	3½	½	...	1	18	118	35	184	346	...	202	...	177	13825	375	290	560	20605	20045

Département de l'Intérieur.

DÉNOMBREMENT de l'établissement islandais de Gimli, dans la

N° du colon.	Nom du colon.	Dernière adresse en Islande.	Concession.	Adresse postale actuelle.	Année de l'établissement.	Nombre de personnes dans la famille.
1	Kristmundur Benjnimson	Qgisidu Vatsnesi Hunavatnss	32, 19, 4	Gimli P.O	1876	6
2	Jacob Obbsson	Rauf Tjornesi Piugeyjarsyslu	32 et 33, 19, 4	do	1885	4
3	Johannes Olafsson	Mysdalstungu Húnavatussyslu	28, 19, 4	do	1887	5
4	Karvel Halldorsson	Porvaldsstodum Skriddal S. Múlasýsle	21, 19, 4	do	1884	4
5	Halldor Brynjolfsson	Reykjum Midfirdi Hónavatnssyslu	21, 19, 4	do	1889	6
6	Tomas Jonsson	Gudlögsvik Vid Hrutafjord	28, 19, 4	do	1884	3
7	Gisli Thompson	do do	28, 19, 4	do	1884	5
8	Gisli Seveinsson	Fremri Svartardal Skagafirdi	28, 19, 4	do	1891	4
9	Johann Sigurdsson	Tungugerdi Tjörnesi Pingeyjarsyslu	19, 4	do	1888	5
10	Sigmundur Pidriksson	Bo Hofjaströnd Skagafirdi		do	1891	6
11	Gisli Gislasson	Illhugastödum Laxardal Skagafirdi		do	1891	4
12	Kristjan Gudmundson	Skridlandi Múlasókn Pingeyjars	18, 19, 4	do	1883	4
13	Jngmundur Pidriksson	Hellulandi Hegrandsi Skagafardi		do	1887	6
14	Asmundur Persteinsson	Nyjabee Kelduhuerfi Pingeyjars	19, 4	do	1887	3
15	Asnumdur Persteinsson	Tungu Flyótsdalshjeradi Mulasyslu	19, 4	do	1880	6
16	Jon Dalsted	Pingnesi Borgarfirdi (sydra)	19, 4	do	1890	3
17	Gottskalk Sigfusson	Litlaskogi Eyjafirdi	2 et 3, 19, 4	do	1887	9
18	Hans Jonsson	Oddeyri Eyjafirdi	9, 19, 4	do	1883	6
19	Arni Oddsson	Hringveri Eyjafirdi	9, 19, 4	do	1883	5
20	Josef Jigurdsson	Stekkjarflötum Eyjafirdi	32, 19, 4	do	1882	7
21	Sigundus Olafsson	Gvendarstödum Skagafirdi	8, 19, 4	do	1885	7
22	Iohann Arnasson	Villingadal Eyjafirdi	4 et 5, 19, 4	do	1885	5
23	Jacob Gudmundsson	Snoringsstodum Hunavatusseple	8, 19, 4	do	1886	6
24	Jon Sigurdsson	Bergsstodum Vindkelishr. Heinavs	5, 19, 4	do	1888	5
25	Benidikt Sigvaldason	Breidabolstd Hunavatnssysln	5, 19, 4	do	1889	5
26	Einar Einarsson	Klombu Reykjadal Pingeyjars	12, 19, 4	do	1888	9
27	Magnus Narfason	Tvadakot Gullbringusysln	7, 19, 4	do	1889	3
28	Asmundus Gudlögsson	Krossdal Kelduhverfi Pingeyjars	13, 19, 3	do	1887	2
29	Sigurdur Ingjaldsson	Illhugastodum Laxardal Heinav		do	1891	2
30	Daniel Danilsson	Valdaràsi Vididal Hunavatussyslu		do	1891	4
31	Bin Jonsson	Skaga Dyrafirdi	5, 19, 4	do	1888	7
32	Jonas Johannsson	Ashildarholti Skagafirdi	4 et 5, 19, 4	do	1883	6
33	Johann Jonsson	Torfufelli Eyjafirdi	5, 19, 4	do	1876	7
						169

municipalité de Gimli, dans la province du Manitoba, etc.—*Suite.*

Nombre d'acres.						Quantité de bestiaux.								Valeur des terres et bâtiments.	Valeur des instruments aratoires.	Capital en commençant.	Dettes actuelles.	Ressources totales.	Valeur nette actuelle.
Rompus.	En blé.	En avoine.	En orge.	En seigle.	Racines et légumes.	Vaches.	Bœufs.	Jeun. bestiaux	Total des bestiaux.	Chevaux.	Moutons.	Cochons	Volailles.						
														$	$	$	$	$	$
6	...	...	...	...	2	3	1	1	5	...	9	...	...	1000	...	...	...	1170	1170
2	...	...	...	...	2	2	5	4	11	...	...	...	...	600	...	25	...	865	865
...	...	...	...	...	1	3	1	3	7	...	4	...	...	700	...	...	85	835	750
2	...	...	...	...	½	5	3	7	15	...	11	...	...	700	10	...	50	1110	1060
1	...	...	...	...	1	3	1	3	7	...	2	...	...	550	20	...	...	745	745
2	...	...	...	...	1	4	1	2	7	...	...	...	6	700	75	100	...	945	945
1	...	...	...	...	1	3	...	2	5	...	...	...	5	650	...	...	...	765	765
½	...	...	...	...	½	3	3	3	9	...	2	...	11	550	...	150	100	800	700
2	...	½	...	...	1½	3	1	10	14	...	35	...	8	600	...	300	...	1040	1040
...	...	...	...	...	...	3	...	4	7	...	...	...	...	...	...	35	...	135	135
...	...	...	...	...	...	4	1	2	7	...	...	...	6	...	...	160	...	160	160
2	...	...	...	...	1	4	1	11	16	...	13	...	9	800	...	40	...	1055	1055
...	...	...	...	...	...	5	1	12	18	...	10	...	...	100	...	50	...	465	465
3	...	...	...	...	...	3	...	...	3	...	4	...	...	650	...	...	...	725	725
10	...	...	...	...	½	3	1	9	13	...	12	...	...	900	60	250	...	1270	1270
1	...	...	...	...	1	2	1	8	11	...	12	...	...	750	...	100	...	1020	1020
1	...	...	...	...	1	2	1	7	10	...	2	...	...	100	25	...	...	325	325
2	...	...	...	...	2	3	...	3	6	...	...	...	10	650	...	...	...	770	770
3	...	...	...	...	½	7	2	8	17	...	5	...	12	1000	...	...	...	1435	1435
8	3	1	...	...	1	7	2	20	29	...	40	...	16	1425	150	...	...	2680	2680
2	...	...	...	...	1	5	1	7	13	...	20	...	...	550	...	...	...	880	880
2	...	...	...	...	1	5	2	6	13	...	14	...	...	650	20	...	...	1035	1035
2	...	...	...	...	1	3	1	3	7	...	19	...	...	700	...	...	...	840	840
1	...	...	...	...	1	3	3	5	1	...	3	...	...	700	30	...	...	990	990
3	...	...	...	...	3	4	2	6	12	...	12	...	12	700	...	125	...	1,030	1,030
1	...	...	...	...	1	8	5	20	33	...	14	...	10	700	210	400	...	1,680	1,680
1	...	...	...	...	1	4	2	6	12	...	2	...	...	600	...	50	...	850	850
1	...	...	...	...	1	2	4	4	8	...	6	...	...	650	30	25	80	800	720
...	...	...	...	...	...	2	1	2	5	...	...	...	...	...	...	...	...	125	125
...	...	...	...	...	...	2	1	6	9	...	...	...	...	...	...	...	...	150	150
2	...	...	...	...	2	3	4	2	9	...	12	...	...	650	...	25	...	965	965
1	...	...	...	...	1	2	2	5	9	...	8	...	...	620	10	...	...	875	875
6	3	1	...	...	1	6	2	11	19	...	28	...	...	700	20	...	...	1,165	1,165
68½	6	2½	...	...	31½	121	56	202	377	...	299	...	105	19,645	660	1,835	315	29,700	29,385

Département de l'Intérieur.

RÉSUMÉ du dénombrement de l'établissement

—	Nombre de colons.	Personnes dans les familles.	Acres rompus.	En blé.	En avoine.	En orge.	En seigle.	Racines et légumes.	Nombre de vaches.
Hécla, B.P.	31	180	69½	4½	4½	1½	½	23	81
Emplacement de ville de Gimli—Gimli, B.P	30	135	3½	3	.....	.....	....	½	49
Icelandic River, B.P.	50	287	118	40	6	15½	1	29	223
Hnausa, B.P.	27	142	41½	4	....	½	.....	21½	106
Geyser, B.P.	38	190	84½	4½	4	9½	..	25	154
Arnes, B.P	34	148	54	2½	1½	3½	½	28½	114
Husavick, B.P.	30	158	35	3½	½	..	1	18	118
Gimli, B.P.	33	169	68½	6	2½	.....	...	31½	121
Total de l'établissement de Gimli....	273	1,409	474½	68	19	30½	3	177	966

TABLEAU indiquant la condition de tous les colons dans les colonies islan annuel pour

Nom de la colonie.	Nombre de colons.	Personnes dans les familles.	Années d'établissement.	AGRICULTURE.							
				Acres rompus.	Acres en blé.	Acres en avoine.	Acres en orge.	Acres en seigle.	Acres en racines et légumes.	Nombre de vaches.	Nombre de bœufs.
Colonie d'Argyle	125	667	670	8,652	5,817	861	78	10	56	539	205
" de Thingvalla	135	544	238	1,377	379	143½	48	4	102½	384	211
" de Red Deer	39	166	58	70	½	17	8½	½	13½	127	17
" de Gimli	273	1,409	1,672	474½	68	19	30½	3	177	966	369
" de Swan Lake	54	238	106	19	.....	....	.....	.....	15½	248	84
" de Qu'Appelle	11	33	31	292	178	27	4½	.....	7	14	18
Total dans les colonies.	637	3,057	2,775	10,884½	6,442½	1,067½	169½	17½	371½	2,278	904

Moyenne des gains annuels par famille dans tous les établissements... $ 303 46
Propriétés non hypothéquées do do do 1,424 15

islandais de Gimli, janvier, 1893.

Bœufs.	Jeun. bestiaux.	Total des bestiaux.	Chevaux.	Moutons.	Porcs.	Volailles.	Valeur des terres et bâtiments.	Valeur des instruments aratoires.	Capital en commençant.	Dettes actuelles.	Ressources totales.	Valeur nette actuelle.
							$	$	$	$	$	$
27	102	210	2	264	1	72	13,947	2,173	1,530	.....	21,655	21,655
27	40	116	5	81	....	31	6,765	1,565	50	80	11,550	11,470
90	331	644	4	764	.....	242	30,265	1,935	2,035	745	48,968	48,223
43	158	307	3	278	.....	131	14,590	1,010	1,605	30	25,255	25,225
60	246	460	3	324	27	169	22,385	1,148	1,770	575	35,230	34,655
31	174	319	1	256	.....	134	21,765	605	975	120	30,162	30,042
35	184	346	.....	202	.....	177	13,825	375	290	560	20,605	20,045
54	202	377	.....	299	.....	105	19,645	660	1,835	315	29,700	29,385
367	1,437	2,779	18	2,468	28	1,061	143,187	9,471	10,090	2,425	223,125	220,700

B. L. BALDWINSON,
Agent islandais.

daises dans le Canada, d'après les tableaux qui accompagnent mon rappport 1891 et 1892.

Bestiaux.												
Jeunes bestiaux.	Total de bestiaux.	Chevaux.	Moutons.	Porcs.	Volailles.	Valeur des terres et bâtiments	Valeur des instruments aratoires.	Capital en commençant.	Dettes actuelles.	Ressources totales.	Valeur nette actuelle.	Moyenne des gains annuels par famille.
						$	$	$	$	$	$	$ cts.
834	1,578	327	659	362	3,193	273,840	45,990	16,784	84,261	489,849	405,588	580 30
589	1,183	54	835	113	1,268	120,484	12,713	16,962	28,035	187,684	159,649	599 53
168	317	63	442	15	444	48,720	1,679	9,435	900	63,752	62,852	920 98
1,437	2,779	18	2,468	28	1,061	143,187	9,471	10,090	2,425	223,125	220,700	125 96
371	703	25	342	1	255	27,140	2,980	11,795	2,206	47,805	45,699	319 85
18	50	.....	...	9	232	10,045	1,330	.....	2,733	15,430	12,697	409 58
3,417	6,610	487	4,746	528	6,453	623,416	74,163	65,066	120,560	1,027,645	907,185	303 46

B. L. BALDWINSON,
Agent islandais.

N° 23.

RAPPORT DE M. C. O. SWANSON.

WATERVILLE, 28 octobre 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—Voici le résultat de ce que j'ai fait pendant les dix derniers mois pour diriger l'immigration des Etats de la Nouvelle-Angleterrre et de la Suède vers le Nord-Ouest canadien.

Le nombre des délégués qui ont été envoyés des Etats de la Nouvelle-Angleterre au Nord-ouest est comme suit:—

De Worcester, Mass.	5
" Berlin Mills,N. H.	2
" Fitchburg, Mass.	3
" Brockton, Mass.	2
" Campello, Mass.	1
" Paulsbor, N. J.	1
" Pawtucket, R. I.	2
" Danver, Mass.	1
" St. John, Vt.	1
Total	18

Sept de ces délégués s'y sont fixés. Comme résultat de ces délégations une quarantaine de homesteads ont été pris et deux quarts de sections des terres de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique achetés; j'ai de vingt à trente personnes prêtes à se faire inscrire pour des homesteads aussitôt que les townships 44 et 43, rang 22, de la région du Daim-Rouge, auront été arpentés; de plus, deux familles et quatre célibataires s'y sont rendus comme immigrants. A la suite de mes annonces et de mes envois de circulaires, j'ai reçu un grand nombre de lettres demandant des renseignements; ces lettres venaient de plusieurs Etats, de New-York, du Michigan, de l'Illinois, de l'Idaho, du Dakota, du Minnésota, du Wisconsin, etc.

Les immigrants venus de la Suède depuis le 2 mai, à la suite de ma correspondance et de mes annonces, sont comme suit:—

Le 2	mai,	sont arrivés par le SS.	*Oregon*, Dominion Line	3
" 4	"	"	*Lake Superior*, Beaver Line.	10
" 12	"	"	*Toronto*, Dominion Line	14
" 23	"	"	*Circassian*, Allan Line	9
" 24	"	"	*Sarnia*, Dominion Line	20
" 26	"	"	*Lake Nipigon*, Beaver Line.	7
" 14	juin	"	*Toronto*, Dominion Line	30
" 15	"	"	*Lake Winnipeg*, Beaver Line	15
" 21	"	"	*Dominion*, Dominion Line	10
" 21	"	"	*Ontario*, Beaver Line	6
" 27	"	"	*Sarnia*, Dominion Line	20
" 2	juillet,	"	*Labrador*, Dominion Line	68
" 11	"	"	*Sardinian*, Allan Line	4
" 9	août,	"	*Labrador*, Dominion Line	58
" 22	sept.,	"	*Vancouver*, "	12
			Total	286

Vingt-deux ou vingt-trois de ces immigrés venus de Suède ont pris des homesteads dans le Nord-Ouest, la plupart dans la région du Daim-Rouge. Environ 60 sont restés dans la province de Québec, 11 sont allés à Port-Arthur, et les autres à Winnipeg et au Nord-Ouest.

L'immigration suédoise donne beaucoup d'espérance pour l'avenir. Je sais que 90 Suédois doivent venir au printemps, dont la plupart seront en situation de prendre des terres lorsqu'ils arriveront. J'ai reçu de Suède 275 lettres de demandes de renseignements et j'y ai répondu moi-même. Au mois de décembre dernier, après être revenu du Nord-Ouest, j'ai envoyé en Suède un rapport sur ce pays ; il a été publié au mois de mars. J'ai publié dans un journal de Sundsvall une annonce dont je vous envoie une copie.

Votre, etc.,

C. O. SWANSON.

N° 24.

RAPPORT DE LA SOCIÉTÉ PROTECTRICE D'IMMIGRATION DES FEMMES DE QUÉBEC.

(Mme E. Corneil.)

Québec, 30 décembre 1892.

Monsieur,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les opérations de 1892.

Les travaux ont eu le plus grand succès; la classe des immigrantes étant supérieure à celle des années précédentes, ce qui est surtout dû à la correspondance. Durant les mois d'hiver, j'ai rencontré plus de 1,000 femmes dont j'ai pris soin, à Halifax, soit 300 de plus que l'année dernière. Je ne m'occupais pas seulement de celles parlant l'anglais mais aussi de celles parlant le français, étant familière avec ces deux langues. J'ai eu aussi à prendre soin des étrangères, au moyen d'un interprète. J'ai eu particulièrement soin d'une norvégienne, qui avait donné naissance à un enfant quelques heures avant l'arrivée du steamer, et comme elle était décidée de continuer son voyage, je l'ai installée le plus confortablement possible à bord du chemin de fer et elle en a été très reconnaissante.

Il n'est resté que sept filles à Halifax, et nous leur avons procuré des situations. Trois autres sont allées chez des amies que j'ai trouvées pour elles. Il y avait plusieurs femmes chargées de nombreuses familles, ainsi que quelques femmes âgées qui sont aliées en différents endroits chez des parents.

Dans le cours de l'été, j'ai reçu et aidé cinq détachèments de filles envoyés par l'honorable madame Joyce, présidente de la Société unie d'immigration des dames anglaises, d'Angleterre, en destination de Québec, Montréal, Toronto, Manitoba et la Colombie-Britannique.

Les appartements fournis par le gouvernement pour les immigrantes ont été fort appréciés, et plus en demande que d'habitude, à cause de la crainte du choléra. Les passagers arrivaient tard la nuit de la Grosse-Ile, et en plusieurs occasions la bâtisse fut encombrée.

Plusieurs députations sont venues des Etats-Unis visiter la bâtisse, et se sont déclarées satisfaites des dispositions prises.

Par la complaisance de M. McNider, courtier, les immigrants peuvent échanger leur numéraire étranger en monnaie canadienne au taux ordinaire du change.

Le service postal est maintenant au complet; toutes les lettres sont reçues et expédiées par moi, et lorsque c'est nécessaire, je les écris. J'ai expédié 3,650 lettres et 654 cartes postales durant l'année. L'expédition des lettres est toujours prête pour le premier courrier. L'avantage de ce service est reconnu par tous comme étant supérieur à celui des autres ports.

Je reçois constamment des lettres de remerciements et d'autres me demandant de recevoir et de prendre soin d'amis à leur arrivée.

Je désire exprimer mes remerciements aux sociétés Saint-George et Saint-André, qui m'ont aidé à renvoyer dans leur pays deux jeunes femmes incapables de gagner leur vie. Je remercie également les agents de vapeurs et de chemins de fer, et les agents d'immigration de Québec et d'Halifax pour la coopération courtoise qu'ils m'ont accordée.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre dévoué,
E. CORNEIL.

M. A. M. Burgess,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

N° 25.

RAPPORT DE M. J. W. MONTAGUE.

STEVENS-POINT, WISCONSIN, 23 janvier 1893.

MONSIEUR,—Reçu votre télégramme *re* travaux ici en 1892.

En réponse, je dois dire que je suis arrivé ici vers le 1er mai; mais durant les mois de mai, juin et la plus grande partie de juillet, la température était tellement humide et les chemins si mauvais qu'il m'a été impossible de faire quoi que ce soit qui vaille la peine d'être mentionné.

Mais depuis le 20 juillet ou à peu près, j'ai conduit 13 délégués à travers le pays.

Trois de ces délégués sont maintenant établis à Saint-Albert avec leurs familles, 9 personnnes en tout. Cinq autres sont enregistrés pour des homesteads. Deux de ces derniers sont aujourd'hui à Saint-Albert, et se sont établis sur trois homesteads qui ne sont pas encore ouverts; ils compléteront leurs inscriptions aussitôt que le terrain sera mis en vente.

Un autre délégué m'a dit qu'il a l'intention de prendre deux établissements qu'il a choisis avant le printemps.

Deux autres étaient de vieux messieurs à la tête de nombreuses familles. Ils offrent actuellement en vente ici leur propriété pour louer des fermes à Prince-Albert, avec l'intention de se déplacer au printemps. Ils voudraient avoir 13 homesteads s'ils peuvent se mettre en mesure de partir. Restent deux délégués qui n'ont pas encore décidé ce qu'ils vont faire, et un autre ne s'est pas encore inscrit pour du terrain, mais il travaille à Carberry, Manitoba, et je crois qu'il va probablement rester dans cette région. Les apparences sont bonnes pour la saison prochaine.

Je suis, cher monsieur, votre dévoué,

J. W. MONTAGUE.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'Intérieur,
Ottawa.

N° 26.

RAPPORT DE M. WM. RITCHIE,

GRAFTON, DAKOTA-NORD, E.-U., 23 janvier 1893.

Monsieur,—J'ai commencé mes travaux le 1er mars 1892, comme agent d'immigration du gouvernement du Canada, dans les endroits suivants : comté de Walsh, comté de Grand-Forks, comté de Traill, Dakota-Nord, comté de Norman, comté de Polk et comté de Marshall, dans le Minnésota.

J'ai passé le mois de mars et la plus grande partie d'avril à distribuer des documents imprimés, et à intéresser les cultivateurs au Nord-Ouest canadien

En mai, j'ai envoyé dix-sept délégués dans la vallée de la Saskatchewan, dont quinze ont fait choix de terrain. En juin, j'ai conduit une colonie de trente immigrants à Edmonton, où tous ont choisi des terres. En différents temps, en juin, j'en ai conduit trente autres, dont dix-sept ont choisi des terres le long du chemin de fer de Calgary et Edmonton.

Dans le mois de juillet et une partie d'août, on nous a interdit de franchir la ligne à Gretna, à cause de la picotte, ce qui a empêché un grand nombre de cultivateurs de visiter le Nord-Ouest. En août et en septembre, il en est parti quarante de mon champ d'exploration pour Alberta, où la plupart ont choisi des terres. En octobre et en novembre, soixante cultivateurs ont visité le district d'Edmonton, et la plupart y ont choisi des terres, ce qui fait 182 cultivateurs partis de mon territoire pour aller visiter le Nord-Ouest canadien, dont 156 se sont choisi des terres, soit sur les lots du gouvernement ou sur ceux du chemin de fer canadien du Pacifique. Douze familles comprenant soixante et cinq, femmes et enfants, ont immigré, ce qui fait en tout 238 personnes venues de la vallée de la rivière Rouge, du Dakota-Nord et du Minnésota acquises au Canada. La plupart des colons qui ont choisi des terres partiront le printemps ou l'été prochain, ce qui, avec d'autres familles, formera toute une colonie.

J'ai fait six voyages à Alberta et Assiniboïa avec des immigrants, et un voyage à travers Washington-Est dans les intérêts de l'immigration.

Tous ceux qui sont partis de mon territoire ont payé leur prix de passage sur le chemin de fer canadien du Pacifique ; ce sont tous des cultivateurs à l'aise, capables de défricher leurs terres et d'y construire de bons bâtiments. Près d'un tiers de ces gens se compose de Norvégiens. Les autres sont des Canadiens rapatriées et quelques Américains.

W. M. RITCHIE,
Agent d'immigration.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

N° 27.

RAPPORT DE M. T. W. CHILD.

LEWISTON, MAINE, 23 janvier 1893.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre circulaire, je désire faire le rapport suivant de mes travaux ici, dans les Etats. Je vous envoie en même temps un rapport de certaines personnes du Maine qui sont allées visiter les territoires du Nord-Ouest; ce rapport parle par lui-même. J'ai aussi envoyé trois détachements de Melette, comté de Spink, Dakota-sud, dans le district de Yorkton; ils se sont établis sur des terres du gouvernement. Le 11 avril 1892, j'ai conduit mon premier détachement de quatre colons du Maine dans ce pays; j'y ai conduit le second détachement, composé de sept personnes, le 20 juillet 1892. M. T. B. Seekins, qui représente un groupe de quinze colons, a été très satisfait du pays, et se prépare à partir au printemps.

M. James Craig, de Dover, N.-H., a acheté 320 acres de terre près de Portage-la-Prairie, Man. M. S. D. Lewis, de Worcester, Mass., qui a acheté 320 acres près de Hartney, Man., et qui est un important acheteur de blé, écrit à ses amis et leur fait les plus grands éloges du pays. Nous n'avons pas amené autant d'immigrants que nous aurions désiré, parce que nous avons tenu à les choisir parmi la classe qui peut se suffire à elle-même. Un homme qui a juste les moyens de s'acheter un billet de passage n'appartient pas à la classe qui peut apporter quelque avantage au pays. Nous avons actuellement sur notre liste les noms de quatre cent soixante et dix individus avec qui nous sommes en correspondance, et la plupart d'entre eux nous disent qu'ils vont venir visiter le pays l'été prochain.

Nous avons les noms de quarante nouveaux colons qui nous disent qu'ils vont partir pour aller choisir des terres avec le premier détachement du printemps. Plusieurs d'entre eux ont des familles, et quelques-uns des capitaux considérables. Les apparences d'une forte immigration au Nord-Ouest sont bonnes.

Votre obéissant serviteur,

T. W. CHILD.

13—10******

N° 28.

RAPPORT DE QUATRE CULTIVATEURS, DÉLÉGUÉS DE L'ÉTAT DU MAINE, AU NORD-OUEST CANADIEN.

Après avoir vu les annonces de M. T. W. Child, agent de colonisation pour le Nord-Ouest du Canada, nous avons tous décidé que si ce pays est seulement la moitié aussi bon qu'on le représente, c'est justement celui qui nous convient. Nous avons habité le Maine pendant nombre d'années, et comme nous n'avons jamais amassé de fortune, nous avons résolu de faire un voyage au Nord-Ouest canadien, et s'il répond à notre attente, de nous y fixer permanemment.

Nous avons quitté Portland, Maine, le 11 avril, à 6·15 p.m., par la Mountain Division du chemin de fer Michigan-Central, et nous sommes arrivés à Montréal le lendemain matin à 8·15 heures. Là, nous avons reçu de M. Child nos billets, qui nous transportaient dans l'ouest (*far west*) pour $18. Nous sommes partis de Montréal le même soir sur un convoi composé de dix wagons remplis de colons en destination de l'ouest.

Nous avons passé par un beau pays dans l'Ontario, jusqu'à Sudbury. Mais à partir de là jusqu'à Port-Arthur, nous avons trouvé le pays montagneux et seulement propre aux exploitations minières et forestières. Nous avons appris qu'il y a beaucoup de dépôts de minéraux de grande valeur dans cette section du pays. Nous sommes arrivés à Port-Arthur et Fort-William le second jour; c'est de là que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique expédie la plus grande partie de son grain et autre fret.

Tout le long de la route nous nous demandions comment il se faisait qu'on avait construit une ligne de chemin de fer comme celle du Pacifique canadien à travers un pays pareil; mais le troisième jour, vers les 3.30 h. p.m., notre curiosité a été satisfaite en apercevant pour la première fois les grandes prairies de l'Amérique du Nord, et nous avons été grandement surpris en entrant dans la gare du Pacifique à Winnipeg, de trouver une aussi splendide cité, et qui surpassait tout ce que nous nous attendions à voir. Les rues en sont larges, et dans un temps sec sont très propres; les bâtisses sont sur les plans les plus modernes, de fait, c'est une des plus charmantes villes que nous ayions jamais vues. Le Northern Pacific Hotel est un bel édifice à sept étages, et il passe pour être un des meilleurs hôtels du continent, on nous a dit que sa construction a coûté un quart de million de dollars. La Compagnie de la Baie d'Hudson possède aussi à l'extrémité sud de la ville un beau magasin qui fait un trafic de toutes sortes, et il y a peu de magasins dans l'est qui peuvent lui être comparés. Cette compagnie est une des plus riches de l'univers, et elle emploie des milliers d'hommes, à divers degrés, dans tout le Nord-Ouest, où elle a de nombreux "comptoirs." Winnipeg est certainement le "Chicago" du Nord-Ouest, et nous n'avons aucun doute qu'avec le pays qui l'avoisine, cette ville sera un temps une des plus grandes du continent américain. A notre arrivée à Winnipeg, nous avons été reçus par M. G. H. Campbell, l'agent général d'immigration du Canada; c'est un des hommes les plus aimables que nous avons jamais rencontrés, et il nous a rendu de grands services dans toutes nos courses en Canada.

Samedi, le 16 avril, nous sommes partis de Winnipeg, pour nous diriger vers ce Nord-Ouest tant renommé, et que nous pensions pouvoir parcourir en trois ou quatre jours. Nous avons vite constaté que nous nous étions trompés, et quand nous y serions restés trois ou quatre mois, nous n'aurions pas pu voir tout ce qu'il y a à voir. Nous sommes partis pour Calgary dans l'après-midi, et de tous côtés nous avons vu la preuve d'une grande prospérité en passant à travers la prairie. Calgary est situé à 840 milles à l'ouest de Winnipeg, et il faut quelques trois jours pour y arriver. Dans ce voyage nous avons eu une belle occasion de voir ce que paraissait être ce pays, et nous étions de plus en plus surpris à mesure que nous avancions dans l'ouest. Imaginez des millions d'acres de terres qui demeurent incultes, lorsqu'il ne faudrait

qu'une charrue, une paire de chevaux, une herse et du grain de semence pour les cultiver. Nous n'avons pas vu une seule pierre, et en certains endroits il n'y a rien qui empêcherait un cultivateur de tracer un sillon de plusieurs milles de long sans rencontrer d'obstacles. Nous avons remarqué que les cultivateurs, dans le Nord-Ouest, font les semailles beaucoup plus à bonne heure que nous dans l'Etat du Maine.

Nous avons constaté que ce pays est tout autre chose qu'une région propre "aux sauvages et aux bisons," comme le croient en général les cultivateurs de l'est.

Nous sommes arrivés à Calgary le lundi, à 2:30 heures a.m. Cette ville est le grand centre des ranches du Nord-Ouest, et compte environ six mille habitants. Elle se trouve aussi dans une situation très favorable, à 60 milles seulement des montagnes Rocheuses, où il y a abondance de minerais de toutes sortes, et elle est entourée d'un beau pays propre à la culture et aux ranches. Après l'avoir parcourue nous sommes partis pour Daim-Rouge vers 8 heures a.m. le lendemain. Nous avions tous lu la brochure du Rév. Leo. Gaetz sur cette région, et nous pouvons dire, maintenant que nous l'avons parcouru, qu'il n'a pas dit la moitié de ce qui pourrait être dit de ce grand pays. Nous avions eu le plaisir de rencontrer M. Gaetz lui-même, et il nous avait donné quelques renseignements utiles et intéressants sur le pays. M. Gaetz habite la région depuis huit ans, et il est propriétaire de la moitié de l'emplacement de Daim-Rouge, qui est une petite ville prospère sur la ligne du chemin de fer Calgary et Edmonton. De là, nous avons parcouru environ 50 milles en voiture, avec une paire de chevaux qui avaient passé l'hiver à paître dans la prairie. Ici, nous avons commencé à voir la région dont monsieur Child nous avait parlé comme étant un véritable parc, et nous n'aurions pas cru qu'il fut possible à aucun pays de produire une herbe aussi belle à l'état naturel. Le district de Daim-Rouge contient de l'eau, du bois, de l'herbe à pâturage et du charbon en quantité suffisante pour approvisionner tous les peuples et tous les troupeaux de la terre. Nous avons vu sur les bords de la Saskatchewan des veines de houille de quinze pieds d'épaisseur, et quelques-unes ayant plus de huit milles de long. Tout ce qu'un cultivateur a à faire dans ce district est de se rendre à la rivière avec un pic et une pelle, et il peut apporter chez lui assez de charbon de qualité supérieure pour lui durer un mois ou plus. Tout le pays est très propre à la culture mixte, de même que toute la région qui entoure Edmonton. Mardi, le 20 avril, nous avons quitté Daim-Rouge, et nous nous sommes dirigés vers l'est jusqu'à Régina, où nous sommes arrivés le jeudi suivant, à 11.30 p.m. C'est la capitale des Territoires du Nord-Ouest, et le siège de l'Assemblée législative du Nord-Ouest, ainsi que le quartier général de la police à cheval. Le lieutenant-gouverneur des Territoires y a aussi sa résidence. C'est une très belle ville presque toute composée de constructions en brique solide dans ses rues principales, et de maisons en bois confortables. Le pays qui environne Régina est aussi de première qualité. Nous sommes arrivés à Prince-Albert à 9 heures p.m., et nous avons été plus que surpris de voir une telle ville à 700 milles au nord de Portland. on nous a dit qu'elle renferme 1,500 habitants. C'est une des principales villes du nord ; nous y avons vu de grands steamers d'environ 280 tonneaux dans le port. Ces steamers font le service sur la Saskatchewan et les lacs environnants, depuis Edmonton, à l'ouest de Prince-Albert, jusqu'à Selkirk, petite ville située à environ 20 milles de Winnipeg, et le port principal sur le lac Winnipeg.

Le lendemain, nous sommes partis en compagnie de M. R. H. Mair, l'agent du gouvernement à Prince-Albert, pour visiter les régions de la rivière aux Carottes et du ruisseau Rocheux, et nous croyons sincèrement ne pas exagérer en affirmant que ce pays est un des beaux, sinon le plus beau du continent américain, vu qu'on y trouve en grande abondance tout ce qui est nécessaire au succès des opérations agricoles. L'eau est de premier choix, et il y a justement assez de bois de service pour les fins de construction et le combustible, sans que ces deux articles soient aucunement nuisibles aux opérations de la culture. Nous avons mis quatre jours à examiner ce pays, et nous avons passé une nuit chez M. Myers. Ce monsieur est un des membres de l'Assemblée législative. M. Myers est venu s'établir dans le district de la rivière aux Carottes en 1883, et a commencé l'exploitation d'un ranche en société avec son frère. Nous avons vu son troupeau et nous ne pouvions en croire nos yeux lorsqu'il nous dit que ses animaux n'avaient pas vu le toit d'une étable durant tout

l'hiver, et qu'ils s'étaient nourris du foin provenant de l'herbe naturelle de la prairie. Ils étaient tous en bonne condition et la plupart même étaient gras. Tout dénote la prospérité dans ce pays. M. Myers a récolté 35 boisseaux de blé dur n° 1 à l'acre, de l'avoine de 45 lbs le boisseau et 90 boisseaux à l'acre, et de l'orge un rendement de 60 boisseaux à l'acre. Nous avons ensuite visité la région du ruisseau Rocheux, et nous y avons examiné la ferme de M. Campbell. Il a récolté 432 boisseaux d'avoine sur 4½ acres, du poids de 42 lbs le boisseau, et de l'avoine d'aussi belle qualité qu'on en puisse voir.

Nous avons remarqué que les prix payés pour les produits de la ferme sont tels qu'avec de l'attention et une bonne administration, un cultivateur pauvre dans le Nord-Ouest canadien doit pouvoir devenir indépendant en bien peu d'années. Le climat est très agréable, et bien qu'il fasse certainement froid ici en hiver, cependant personne ne semble ressentir la froidure autant que dans les pays de l'est, car le froid est extrêmement sec. Nous avons voyagé en voiture toute une journée par une des plus grosses tempêtes de la saison ; notre conducteur ne portait pas de gants, pas même un pardessus, et quelques-uns d'entre nous étaient légèrement vêtus, et nous ne pouvons pas dire que nous ayons beaucoup souffert du froid. Quelques-uns de nous sont allés au Dakota, et par une tempête pareille, il leur eut été impossible de rester dehors sans courir le risque de périr de froid.

Pour terminer, nous tenons à dire que la meilleure preuve que nous puissions donner de la satisfaction entière que nous avons éprouvée en visitant ce pays, c'est qu'aussitôt qu'il nous sera possible, nous allons vendre nos propriétés dans l'Etat du Maine, et nous partirons pour le grand Nord-Ouest canadien, où nous avons l'intention de prendre des terres, et d'en faire notre futur *home*, et nous conseillons à tout homme, femme et enfant dans l'Etat du Maine principalement, et les Etats-Unis en général, de partir et de faire comme nous."

A. H. PRICE, North-Fryeburg, Maine.
F. A. RUSSELL, Andover, Maine.
C. MURPHY, Maine.
E. MURPHY, Maine.

N° 29.

RAPPORT DE M. H. H. SMITH.

CHREIGHTON, NÉB., 24 janvier 1893.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un court rapport de mes opérations pendant l'année 1892.

Ayant été nommé agent d'immigration pour l'Etat du Nébraska le 6 janvier 1892, je me suis de suite rendu dans cet Etat, mais ce n'est que vers le commencement de février que j'ai fixé ma résidence et que j'ai réellement commencé mes travaux. Le printemps étant venu tard, ce qui a retardé la semence du maïs, la principale culture dans l'Etat du Nébraska, et aussi, vu l'ignorance absolue des cultivateurs à l'égard de l'ouest du Canada, je n'ai pu déterminer que 50 délégués à aller visiter notre Nord-Ouest durant l'été, bien que j'eusse pu en avoir le double si la température avait été favorable. Depuis septembre, cependant, 28 autres ont visité notre Nord-Ouest, ce qui fait en tout 78 cultivateurs qui sont allés voir le pays ; la plupart en sont très satisfaits et ont l'intention de s'y rendre avec leurs familles au printemps, ou aussitôt qu'ils pourront disposer de leurs terres dans ce pays.

On m'a dit que 42 avaient pris des homesteads, et que presque chacun des délégués avait acheté des terres.

D'après ce que j'ai appris par correspondance et dans mes entrevues avec des cultivateurs, j'en suis venu à la conclusion que malgré la distance qui nous sépare des frontières canadiennes, il y aura une grande affluence vers notre Nord-Ouest cet été. Le seul fait que les délégués ont eu à payer de $40 à $60 pour le voyage d'aller et retour, de chez eux aux frontières canadiennes, démontre que ces gens sont sérieux. En outre que ces délégués ont pris des homesteads, ils ont aussi acheté près de 11,000 acres de terre des différentes compagnies de chemin de fer, non pas pour spéculer, mais simplement pour agrandir leurs fermes, et en quelques cas pour être plus près d'une ligne de chemin de fer qu'ils ne le seraient en acquérant des homesteads.

Quant à ma manière d'opérer dans cet Etat, j'ai l'honneur de soumettre ce qui suit:

Après avoir établi mon siège principal à Creighton, village de 1,000 habitants situé dans le comté de Knox, dans la partie nord-est du Nébraska, et qui possède les avantages d'une ligne de chemin de fer, de messageries et de télégraphe, j'ai commencé à me faire connaître en publiant ma carte d'affaires dans les journaux des villages environnants, et en publiant des correspondances sur les produits, les ressources et le climat du Canada-ouest, que je suis très en état de connaître, étant un pionnier du Nord-Ouest depuis vingt ans. J'ai aussi nommé M. Thomas Swan, de Brunswick, pour être mon agent local ; c'est un cultivateur anglais bien connu, qui a été pendant quelque temps membre du conseil de comté dans son district, et je l'ai choisi pour m'aider et me présenter dans les environs. Durant les mois de février, mars et avril, j'ai donné des conférences sur le Canada-ouest dans les différentes maisons d'école des comtés de Knox, Antelope, Holt, Rock et Cedar, faisant en moyenne deux ou trois conférences par semaine.

Après avril j'ai consacré presque tout mon temps aux comtés de Colfax et de Stanton, où j'ai obtenu de grands succès, et engagé des délégués de différentes parties de l'Etat à aller visiter notre Nord-Ouest.

Le 5 juillet, je quittais le Nébraska avec un certain nombre de délégués pour le Canada-ouest, et après être retourné à Winnipeg, M. G. H. Campbell m'a, au commencement d'août, donné instruction de me rendre au Kansas et de faire rapport sur les travaux de M. G. P. Bliss, ancien agent d'immigration dans cet Etat, ce que j'ai fait et ce qui a retardé mes opérations dans le Nébraska. Parti du Kansas à la fin d'août, je revins à Creighton, où je fus retenu au lit pendant une semaine, par la fièvre. J'ai cependant réussi à former un autre groupe de délégués, et nous sommes partis du Nébraska le 15 septembre pour Winnipeg et le Nord-Ouest. J'ai accompagné ces délégués, comme j'avais fait des autres, à travers le pays ; mais étant indisposé dans le temps, je n'ai pu faire autant que j'aurais voulu, bien que nous ayions campé pendant trois nuits dans la région du lac au Castor, Alberta. J'ai envoyé au département, dans le temps, les rapports écrits et signés par ces deux groupes de délégués.

Etant retourné avec les délégués à Winnipeg au commencement d'octobre, après avoir fait mon rapport, je me suis vu pris des fièvres typhoïdes, qui m'ont retenu à l'hôpital jusqu'au premier novembre. A partir de ce moment je repris ma correspondance avec le Nébraska, et je travaillai au bureau de Winnipeg en attendant votre arrivée, par ordre de M. G. H. Campbell.

Parti de Winnipeg le 2 décembre, je revins encore à Creighton, où je suis présentement.

En outre de M. Thomas Swan, de Brunswick, j'ai cru nécessaire de choisir M. J. Colder, d'Emporia, pour agent, afin de pousser les travaux durant juillet et août, aussi M. Charles Berington, de Creighton, durant les mois de septembre et d'octobre. A présent je n'ai plus qu'un seul agent, M. Thomas Swan.

En terminant, je dois dire que plusieurs groupes de délégués, de quatre à douze à la fois, venus de différentes parties de l'Etat, se sont rendus au Nord-Ouest depuis septembre, et d'après ce que j'ai appris, ils seraient plus que satisfaits du pays ; quelques-uns y seraient restés et d'autres en seraient revenus. Il est à ma connaissance personnelle qu'il y a présentement six familles, représentant vingt-cinq personnes, dans le district d'Edmonton ; et à Olds, Alberta, ainsi que le long de la ligne du chemin de fer Calgary et Edmonton, il y a plus de vingt chefs de familles qui sont déjà établis, tous venus de cet Etat, à l'exception de deux, dont l'un de Washington et l'autre de l'Idaho, et que j'avais engagé par ma correspondance à aller s'établir là. De plus, il y a un grand nombre de jeunes gens qui sont allés au Manitoba pour y trouver de l'ouvrage, les gages étant meilleurs là qu'ici.

Espérant que ce rapport donnera satisfaction.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HARRY H. SMITH,

Agent pour le Nébraska.

N° 30.

RAPPORT DE M. J. G. JESSUP.

CALGARY, 24 janvier 1893.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de dire qu'il s'est fait des établissements considérables dans le district de Daim-Rouge, au cours de l'année dernière.

Mon rapport au commissaire a fait voir que durant cette période 406 inscriptions pour homesteads ont été accordées, dont la grande majorité représente de nouveaux établissements.

Innisfail et Wetaskiwin ont reçu le gros de l'immigration; les terres dans le voisinage immédiat de Daim-Rouge—près du chemin de fer—étaient toutes prises, en sorte que les colons désireux d'obtenir des homesteads ont dû aller s'établir sur de nouveaux terrains.

Il y a eu aussi beaucoup de demandes de renseignements sur le district du lac au Bison, et un grand nombre de colons y ont pris des terres à titre d'occupants.

La nature de cet établissement ne me paraît pas avoir été entièrement satisfaisante. En général le colon qui s'inscrivait pour un homestead avait peu de moyens, et il a dû recourir à de l'emploi immédiat afin de se créer quelques ressources pour ses opérations agricoles. La quantité d'inscriptions, d'après le système des cinq années, en est une preuve. Par contre, cependant, plusieurs des Américains qui sont venus dans le district (les cultivateurs venus de l'Idaho, du Nébraska et de Washington ayant une apparence remarquable) semblent appartenir à une classe beaucoup plus aisée, et posséder des ressources suffisantes pour placer des capitaux sur les terres du chemin de fer voisines de leurs homesteads. Je n'ai aucun doute qu'avec du capital et de l'énergie, et les avantages de la nature, ils ne réussissent dans les localités où ils se sont établis. Le pays aussi bénéficie beaucoup de ces acquisitions.

Les récoltes de 1892 n'ont pas atteint la moyenne. L'avoine, qui était la principale céréale, a donné le meilleur rendement. La récolte de pommes de terre n'a été que passable, tandis que le lin et le blé, semés à bonne heure, ont produit un assez bon rapport.

La culture de ces derniers produits n'a été faite qu'à titre d'essai, et on n'a mis en culture qu'un très petit nombre d'acres. L'orge a rendu assez bien, malgré qu'on n'en ait pas semé en quantité. Mais il est probable que cette année on en mettra en culture une étendue comparativement considérable, car un marché a été ouvert à Calgary pour écouler les produits.

En somme les colons de ce district paraissent satisfaits de leur sort, et tous envisagent avec espoir le résultat de la présente saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. GEORGE JESSUP,
Agent.

N° 31.

RAPPORT DE M. W. H. HIAM.

BRANDON, MANITOBA, 23 janvier 1893.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant relatif aux affaires de l'émigration, pendant la période écoulée depuis le 1er juillet dernier, alors que j'ai reçu instruction de prendre charge de cette agence.

Depuis mon entrée en fonctions les immigrés arrivés à la salle de réception qui ont voulu profiter des avantages de cette bâtisse, ont été de 72 en juillet, 45 en août, 0 en septembre et 6 en octobre.

Les immigrés venus d'Europe avaient bonne apparence, et montraient des habitudes de travail et d'économie, et n'ont eu aucune difficulté à obtenir de l'emploi dès leur arrivée, vu que durant le temps de la moisson, les demandes faites de la part des cultivateurs dépassaient de beaucoup l'offre, et la demande de servantes de maison est pour ainsi dire illimitée.

Je reçois constamment d'Angleterre et d'ailleurs des lettres demandant des renseignements précis sur les chances de succès que peuvent avoir ceux qui désirent émigrer dans cette province ; cela me porte à croire que la saison sera active.

M. A. J. Baker, l'ancien agent d'immigration ici et qui est maintenant employé temporaire à mon bureau, sera chargé de s'occuper des immigrants à leur arrivée à la gare du chemin de fer, et de les aider à se procurer de l'emploi.

M. Benjamin Hogg, le gardien de la bâtisse des immigrants, sera présent tous les soirs à l'arrivée des trains de l'est pour conduire les immigrants à la salle de réception, ou pour leur indiquer où ils pourront trouver d'autres logements dans les hôtels ou maisons de pension, suivant qu'ils le désireront.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. H. HIAM,

Agent des terres fédérales et d'immigration.

N° 32.

RAPPORT DE M. E. W. McCREA.

COOPERSTOWN, DAK.-N., 28 octobre 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai commencé mes opérations dans cette partie du Dakota-Nord le 20 janvier dernier.

J'ai appris que depuis nombre d'années les récoltes avaient manqué ici, mais que l'année dernière elles ont été très bonnes, le blé ayant rendu de 25 à 30 boisseaux par acre.

Cette année, la température, la pluie et l'absence de gelées devraient favoriser une autre très bonne récolte, cependant le blé n'a produit qu'environ la moitié du nombre de boisseaux par acre qu'il avait donnés l'année précédente.

Durant les mois d'été, très peu de gens paraissaient disposés à chercher des terres ailleurs, mais comme la récolte a été beaucoup inférieure à ce qu'on en attendait, je vois qu'il y en a beaucoup plus maintenant qui pensent à tourner leurs regards vers le Nord-Ouest canadien. Si j'en juge par les conversations que j'ai eues avec des cultivateurs depuis peu, et par le nombre de lettres que j'ai reçues de gens qui habitent ce comté et les comtés environnants, je crois que nous pourrons obtenir un bon contingent d'agriculteurs de cette partie du Dakota l'année prochaine.

Depuis le commencement de mes travaux j'ai donné des certificats de homesteads à soixante et dix-huit personnes, qui m'ont informé, à l'époque de la distribution de ces certificats, qu'elles désiraient voir le Canada-ouest pour y prendre des terres, si le pays leur convenait. Sur ce nombre, trente-six ont visité notre pays, et treize y ont pris des terres. Un certain nombre des treize autres voulaient avoir des terres dans le district du ruisseau Pierreux, au nord-est de Prince-Albert; mais comme les terres qu'ils désiraient avoir n'ont été arpentées que cet été, et n'étaient pas prêtes à être livrées à la colonisation, ils ont décidé d'attendre une autre saison pour s'installer.

Deux autres cultivateurs sont à visiter le pays; l'un, James Colter, a six garçons, et l'autre, Alfred Shell, quatre garçons, pour qui ils veulent trouver des terres.

Deux hommes partent ce matin pour le Canada, et huit autres m'ont écrit pour demander des certificats de homesteads et me disant qu'ils veulent partir pour le nord vers le premier du mois prochain.

Depuis que je suis ici, j'ai correspondu avec beaucoup d'autres, à qui j'ai aussi envoyé des imprimés.

Votre dévoué,

E. W. McCREA,

N° 33.

RAPPORT DE M. D. J. WAGGONER.

RICHFORD, VERMONT, 21 octobre 1892.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'nitérieur.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 du courant, me demandant un rapport de mes opérations depuis que je suis entré au département de l'immigration.

J'ai reçu ma nomination le 5 mai de cette année, avec instruction d'aller travailler dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre, et je me suis de suite rendu dans l'Etat du Vermont, avec une bonne quantité de brochures, d'imprimés, etc. La brochure *Western Canada* et la revue mensuelle *The Western World* m'ont été d'une grande utilité, et je ne les ai distribuées qu'à ceux que je pouvais savoir intéresser. En même temps, M. G. H. Campbell, l'agent général d'immigration, m'a chargé de choisir un certain nombre de représentants intelligents qui seraient délégués pour aller inspecter les terres dans la province du Manitoba, et les territoires de l'ouest du Canada, dans le but d'obtenir d'eux des rapports de leur inspection, si le pays était tel que je le leur avais représenté pour les fins agricoles et l'élevage des bestiaux.

M. Campbell désirait que je partisse avec la délégation à temps pour assister à l'exposition agricole de Winnipeg; mais à cause des pluies abondantes qui avaient empêché les cultivateurs des Etats de la Nouvelle-Angleterre de faire leurs foins, on me demanda de retarder mon départ d'une semaine.

Je suis donc parti de la gare de Richford le 30 juillet, avec 40 agriculteurs appartenant à la meilleure classe de gens doués d'aussi bons jugements en ce qui concerne la culture des terres, qu'on peut en trouver sur le continent américain ou dans le monde entier. Pour abréger mon rapport, je vous demanderai de vouloir bien parcourir leurs observations, qui sont publiés en brochure, et j'ai confiance qu'elles satisferont votre attente.

Depuis mon retour au Vermont avec la délégation, j'ai été très occupé à suivre les expositions agricoles, emportant avec moi quelques beaux échantillons de grains sur pied qu'on m'avait envoyés de la ferme expérimentale, sous la direction de M. Angus McKay, d'Indian-Head, et qui ont été très admirés par des milliers de personnes, et appréciés par les journaux dont j'ai envoyé des exemplaires au département à Ottawa, ainsi qu'au surintendant général à Winnipeg.

Les expositions que j'ai visitées chaque semaine m'ont procuré une occasion spendide de distribuer la brochure contenant le rapport des délégués du Vermont, ainsi que d'autres écrits, qui, je crois, ont dû être lus avec beaucoup d'intérêt, si j'en juge par les lettres que je reçois demandant quand je dois partir avec une colonie pour les terres si admirées par les délégués chargés de choisir les futurs établissements devant servir de *homes* à ceux qui n'avaient pas eu l'occasion d'y aller voir pour eux-mêmes.

J'ai le plaisir de vous apprendre que trois de ces délégués ont pris des inscriptions pour homesteads. Deux d'entre eux étant riches, ont demandé ou entendent demander d'acheter des terres voisines. J'ai aussi reçu de trois autres personnes les montants requis pour leur inscription, que j'ai envoyés par lettre enregistrée à l'agent des terres fédérales à Prince-Albert, autorisant S. Spry de choisir le terrain pour eux. D'après ce commencement favorable, je ne vois rien qui puisse empêcher une forte immigration, non seulement de cet État mais aussi de tous les Etats de la Nouvelle-Angleterre. Cela va dépendre sans doute des faveurs que la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique voudra bien accorder en permettant le transport à bon marché, et j'espère que vous intercéderez auprès de cette compagnie

pour qu'elle accorde aux gens des Etats de la Nouvelle-Angleterre qui le mériteront des taux de transport aussi bas qu'elle le fait comparativement pour les émigrés de pays étrangers. Afin de rendre la chose moins embarrassante pour la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, je compte, si vous le voulez bien, me tenir prêt à partir de bonne heure au printemps avec toute une colonie, qui aurait pourvue à sa disposition un ou de bons wagons affectés aux touristes ou aux colons, et dont le point de départ serait Abercorn, dans le Vermont, près de la gare de Richford. Abercorn n'est qu'à deux milles de Richford, la première gare du Canada après avoir passé la frontière.

Le système que j'ai adopté consiste à n'accepter que les colons de bonne foi, ceux qui paient leur droit d'inscription et qui se fixent sur une terre. Ce système, je crois, ne causera pas plus d'embarras à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique que de transporter les délégués; de fait, il en donnera moins, vu que je les accompagnerai jusqu'à destination sans arrêter aux différentes stations.

J'espère que vous me pardonnerez si je fais un aussi long rapport, mais comme vous m'aviez demandé de vous donner tous les renseignements qui pourraient être de quelque intérêt, je l'ai fait, espérant d'obtenir votre approbation.

Je ne puis terminer, si vous voulez bien me le permettre, sans faire mention de la bienveillance et de la courtoisie avec lesquelles j'ai été traité par la population de cet Etat, particulièrement par ceux que j'ai eu le plaisir d'accompagner à la riche et fertile vallée de la Saskatchewan. Chaque fois que je rencontre quelqu'un des délégués, je reçois un témoignage de véritable amitié qui rend mon travail agréable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. J. WAGGONER.

N° 34.

RAPPORT DE M. W. A. WEBSTER.

ABERDEEN, DAKOTA-SUD, 2 janvier 1893.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de mes opérations relativement à l'immigration du Dakota-Sud au Nord-Ouest canadien, durant l'année dernière.

Le nombre de délégués a été de 90. En général, c'étaient des représentants de la classe agricole dans leurs différentes localités. Ils partaient par groupes de 2 à 14, et passaient en moyenne un mois à étudier les ressources agricoles du pays; après quoi ils me donnaient leurs rapports qui, tous, étaient très favorables. J'ai fait imprimer ces rapports par milliers, et je les ai distribués parmi les cultivateurs de cet Etat et des Etats voisins, et ils constituent la meilleure littérature possible sur l'immigration.

Ma base d'opérations est un bureau que j'ai ici, à Aberdeen, centre de chemins de fer, et d'où part une ligne qui va presque directement à la frontière. C'est par cette route, le Great Northern Railway, que j'expédie la plupart de mes émigrants.

J'ai dans mon bureau une magnifique collection de produits du Nord-Ouest, d'herbes de toutes sortes, de grains de toutes espèces en tiges et battus. Les cultivateurs viennent de bien loin pour voir ces échantillons qui ont créé une si excellente impression ici. J'ai aussi fait beaucoup de publicité dans l'*Aberdeen Star*, journal qui a une grande circulation parmi les cultivateurs. C'est dans ce journal que je répondais aux attaques d'autres journaux, ce qui est arrivé très souvent. J'ai envoyé un exemplaire de ce journal assez régulièrement au département pour votre renseignement.

Durant la saison j'ai visité chaque section de l'Etat, à l'est de la rivière Missouri. En août, j'ai passé une semaine dans l'extrémité sud de l'Etat. J'ai expédié quelques émigrants de cette partie de l'Etat et j'en enverrai quantité d'autres durant cette saison.

En juillet, je suis allé à Winnipeg avec un groupe de délégués, dont l'un était le sénateur Talbot, du comté de Clark. Nous avons assisté à la grande exposition de Winnipeg. Puis, je les conduisis à Brandon, à la ferme expérimentale, à la ferme de Sandison, et autres endroits d'intérêt, après quoi je les accompagnai vers l'ouest pour explorer et choisir du terrain, et je m'en revins à mes occupations ici. En juin, j'expédiai un groupe de 14 délégués, en charge de mon adjoint, tous de bons cultivateurs. Ils sont resté cinq semaines à étudier le pays. La plupart d'entre eux se sont choisi des terres pendant qu'ils y étaient. Ils m'ont donné un bon rapport, qui a produit beaucoup de bien ici depuis, et qui en fera encore.

J'ai eu à lutter contre de grands obstacles dans l'envoi des émigrants: rareté de wagons, absence de transfert d'une ligne de chemin de fer à une autre. Un wagon qui arrive du sud ou de l'ouest doit être déchargé à son arrivée ici, les effets transportés en voitures à un demi-mille, et replacés sur les wagons d'un autre convoi. Souvent il nous est arrivé de travailler toute une nuit à cette fatigante besogne. Il y a certaines gens ici qui mettent tous les obstacles possibles à l'expédition des émigrants.

Les émigrants que j'ai expédiés pendant cette dernière saison, étaient beaucoup plus à l'aise que ceux des années précédentes. Il n'y en a que deux qui ont dû faire un emprunt, tandis qu'en 1891 les trois quarts ont dû faire des emprunts de la compagnie dite "*The Homestead Company*".

Comme il y a eu l'automne dernier beaucoup de demandes de renseignements sur le pays de Souris, relativement aux mines de charbon, je suis allé visiter cette région au mois de décembre et j'en ai fait une inspection complète, de manière à pouvoir en parler avec connaissance personnelle. L'été prochain, aussitôt que le chemin du Sault sera terminé jusqu'à Estevan, beaucoup de gens d'ici iront se choisir des terres dans ce district.

Mon collaborateur, M. E. E. Pettit, un homme de l'endroit, a fait tout en son pouvoir pour pousser les travaux, il a visité plusieurs localités, accompagné des délégués à notre Nord-Ouest, chargé et expédié des convois. Il est maintenant dans la partie sud de l'Etat, à visiter 5 ou 6 comtés, et à préparer les opérations de l'été prochain.

M. L. A. Hamilton, commissaire des terres de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que son adjoint, M. Griffin, m'ont rendu les plus grands services durant la saison, tant en expédiant mes émigrants vers l'ouest, à partir de la frontière, aussi bien qu'en accordant des taux de transport les plus avantageux aux 90 délégués que j'ai expédiés d'ici. Ces délégués ont parcouru 180,000 milles sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique à des taux purement nominaux.

Un plus grand nombre de mes émigrants et de mes délégués se seraient fait inscrire pour des terres avant maintenant, mais les terres du district du ruisseau Pierreux, où plusieurs veulent se faire inscrire, n'étaient pas encore prêtes pour les inscriptions, ce qui fait que beaucoup d'entre eux préfèrent attendre.

J'expédie aussi des émigrants des trois comtés du nord du Dakota, c'est-à-dire de Dickey, de Marshall et de McIntosh, et aussi quelques-uns du Minnesota.

En résumé, j'ai fait de mon mieux durant la dernière saison, et j'ai appris plusieurs choses qui m'aideront dans mes travaux de cette année. Espérant que mes efforts recevront votre approbation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. A. WEBSTER.

N° 35.

RAPPORT DE M. W. G. PENTLAND.

BIRTLE, 29 janvier 1893.

M. A. M. BURGESS,
Sous-ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre circulaire en date du 1er octobre dernier, et de votre télégramme de ce jour relatif à l'immigration.

Je dois dire que les arrangements pris pour la réception des immigrants à toutes les principales gares de chemins de fer me paraissent être tout ce que l'on peut désirer de mieux.

Dans ce district, les principaux établissements ont été ceux d'immigrés venus des vieux pays; la plupart venaient joindre des amis et des parents dans les différentes colonies, et en général ces amis leur ont trouvé des terres avant leur arrivée, ou dans les cas où ils ne sont pas satisfaits de ce choix, ils les aident à s'en trouver d'autres. Le second acquéreur d'un homestead qui a déjà fait son terme sur son premier homestead n'a pas de difficulté à s'en choisir un second, vu qu'il s'est familiarisé avec le pays pendant le temps qu'il y a passé. Malgré cela, l'avantage accordé de pouvoir engager des guides pour les émigrants est une excellente chose, et bien que cette agence n'ait pas reçu de demandes d'aides en ce sens, et n'ait pas eu occasion d'employer de guides, c'est toujours mieux de continuer ce système, vu qu'on ne peut prévoir quand l'immigration pourrait prendre une autre direction, ce qui nécessiterait l'aide de quelques personnes bien renseignées sur cette partie du pays.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. GEO. PENTLAND,

Agent des terres fédérales.

N° 36.

EXTRAIT DU RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL LOCAL DU GOUVERNEMENT (ANGLETERRE)—1891-92.

" Depuis la publication de notre dernier rapport, nous avons reçu par l'entremise du bureau colonial d'autres rapports faits par les officiers de l'immigration du département de l'agriculture canadien, concernant les visites qu'ils auraient faites aux familles chez lesquelles avaient été placés les enfants envoyés au Canada par les bureaux de gardiens (*Boards of Guardians*), avec notre approbation. Ces rapports concernent 479 enfants, dont 7 cependant n'ont pu être retrouvés par les officiers de l'immigration.

" Nous sommes heureux de voir que, à peu d'exceptions près, ces rapports sont d'une nature satisfaisante. Les enfants seraient en général contents et bien traités, et la plus grande partie des familles chez lesquelles ils ont été placés ne présentent aucune objection. Bien qu'en plusieurs occasions on mentionne des défauts de caractère, de mauvaises dispositions ou d'habitudes, il paraît y avoir comparativement peu de cas où les parents adoptifs aient exprimé leur intention de se séparer de ces enfants. Les rapports indiquent que dans quelques cas les enfants et leurs parents d'adoption sont devenus très attachés les uns aux autres, et que dans d'autres, les parents adoptifs prenaient un intérêt affectueux au bien-être présent et futur des enfants confiés à leur garde. Il y aurait moins de cas qu'auparavant où les enfants auraient été adoptés, mais il appert tant par les rapports actuels que par les rapports précédents que le système d'adoption n'implique pas nécessairement au Canada que les parents adoptifs doivent accepter une fois pour toutes le soin d'un enfant comme le leur propre.

" Les rapports ne sont défavorables qu'à l'égard de cinq familles seulement chez lesquelles auraient été placés des enfants, dans deux desquelles il est dit que les enfants n'auraient pas été " bien traités," ou " suffisamment nourris." Les officiers de l'immigration ont fait un rapport défavorable sur l'état physique et mental de huit enfants, dont l'un a été renvoyé en Angleterre pour cause d'aliénation mentale.

" Ces rapports indiquent incidemment que la plupart des enfants sont placés avec l'entente qu'ils seront nourris, logés, vêtus et instruits jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge de quinze ans; après quoi, ils devront recevoir des gages, à raison de trois ou quatre piastres par mois. Ils font aussi voir que les *homes* du Canada, attachés aux différentes sociétés d'émigration, sont d'un grand secours pour le bien-être et la direction des enfants.

" Les enfants qui sont mécontents, malades, ou dans des familles qui ne conviennent pas, paraissent avoir été souvent repris dans ces *homes*, d'où on les replacent ailleurs, après leur avoir donné de nouvelles leçons ou un traitement médical suivant que nécessaire.

" Nous avons fait envoyer des exemplaires de ces rapports aux différents bureaux de gardiens responsables de l'émigration des enfants, et nous avons demandé de plus amples renseignements sur les cas qui exigeaient des explications.

PARTIE VII.

RIVIÈRE DE LA PAIX ET SES AFFLUENTS.

PARTIE VII.

RAPPORT SUR LA RIVIÈRE DE LA PAIX ET SES AFFLUENTS EN 1891, PAR WM. OGILVIE.

OTTAWA, 7 avril 1892.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de mes opérations durant l'année 1891.

Le 5 juin de cette année, je fus chargé par l'arpenteur général de faire une exploration complète de la région baignée par la rivière de la Paix et ses affluents, entre la frontière de la Colombie-Britannique et les Montagnes-Rocheuses, et de recueillir autant de renseignements que possible sur cette région. La nature et l'étendue de mon travail étaient nécessairement laissées à ma discrétion, de même que le mode à suivre dans son accomplissement.

Comme l'on désirait que je raccordasse, si c'était possible, le levé micrométrique de la rivière Mackenzie que j'avais fait en 1888 avec celui du Grand lac des Esclaves, fait la même année, ce que je n'avais pu faire alors à cause de la hauteur des eaux, j'emportai les instruments nécessaires; mais par suite de circonstances dont je parlerai plus loin, il me fut impossible de terminer ce travail.

Aussitôt que j'eus été prévenu que ce travail devait m'être confié, je me commandai un bon canot à Peterborough, de la Compagnie de Canots d'Ontario, après m'être assuré que je pouvais l'avoir là plus promptement qu'ailleurs.

Comme il ne pouvait y avoir aucun avantage pour mon travail que je partisse avant mon canot pour l'attendre à un endroit quelconque, je restai à Ottawa jusqu'à ce que je fusse certain que je ne serais pas retardé dans mon voyage pour l'attendre.

Cela me retint à Ottawa jusqu'au 30 de juin. Je dois signaler avec reconnaissance la manière d'agir des autorités du chemin de fer Canadien du Pacifique à ce sujet. Je représentai à M. Burgess, le sous-ministre, combien il était important que ce canot fût expédié à sa destination le plus promptement possible, d'autant plus que je m'étais assuré que je ne pouvais pas l'envoyer par express. M. Burgess demanda aux officiers de la compagnie de s'en occuper, et ils y mirent tant de bonne volonté que le canot ne fut que très peu retardé dans le trajet de Calgary.

J'arrivai à Calgary dans la matinée du dimanche, 5 juillet. Le lendemain fut employé à faire mes préparatifs de départ par le convoi de construction sur le chemin de fer de Calgary à Edmonton, et je partis par ce convoi le mardi matin. J'arrivai au bout de la voie tard dans la soirée du même jour.

Le lendemain matin, je trouvai un chariot et une *planche* qui m'attendaient pour me conduire à Edmonton, d'après les arrangements que j'avais pris à Ottawa par lettre et à Calgary par télégramme. La distance à parcourir était de 25 à 30 milles, et j'arrivai à Edmonton tard dans la soirée du 8 juillet. J'employai la journée du 9 à me procurer des provisions et engager un homme pour m'accompagner. Le lendemain matin je partis pour Athabaska Landing (*Débarcadère dAthabaska*), que j'atteignis à bonne heure le matin du 13. Je passai le reste de la journée à régler avec mes porteurs et à écrire quelques lettres, car il n'était pas du tout certain que je pourrais envoyer mon courrier de nouveau avant mon retour à Edmonton dans l'automne ou l'hiver, bien qu'il y eût quelque chance que je le pourrais faire.

Dans la matinée du 14, je partis du Débarcadère pour descendre la rivière Athabaska, et j'atteignis les Grands-Rapides le 16 à midi. Ici, je trouvai le vapeur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, l'*Athabaska*, qui attendait les bateaux venant de McMurray avec les fourrures obtenues dans le district durant l'année. Comme le capitaine du vapeur me dit qu'il devait descendre à l'île, dans les rapides, le lendemain matin, je me décidai à attendre et lui demandai de prendre mon canot et mon gréement, qui pesaient environ 1,500 livres, et de les mettre sur le tramway qui traverse l'île, afin de passer la partie la plus difficile des rapides, au lieu de peiner en suivant le rivage et porter la plupart de nos effets à dos, ce qui nous aurait pris une couple de jours, tandis que par l'autre route il suffisait de quelques heures passées sans fatigue, et de plus, la compagnie devait nous faire passer dans son grand bateau la partie la plus rude de l'eau au pied des rapides. A propos de ma descente de cette rivière, bien que ce soit une ancienne route bien fréquentée, j'espère que l'on ne trouvera pas surérogatoire de ma part d'en donner une courte description et de faire quelques observations sur les difficultés de sa navigation.

A cette fin, je commencerai à son confluent avec la rivière Pembina, qui s'y jette à une quarantaine de milles en amont du Petit lac des Esclaves, ou environ 110 milles en amont du débarcadère d'Athabaska. Dans cette distance, il n'y a que trois ou quatre petits rapides, que l'on ne remarque pas à l'eau haute et que l'on descend facilement en canot dans les eaux ordinaires. Le vapeur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson voyage entre le débarcadère d'Athabaska et la Petite rivière des Esclaves, et lorsque l'eau est à un niveau ordinaire il n'éprouve aucune difficulté à le faire, mais je sais que s'il l'essayait à l'eau basse, en octobre, par exemple, il rencontrerait beaucoup d'endroits où il ne pourrait passer. Je puis mentionner ici qu'il a plusieurs fois essayé de la Petite rivière au Petit lac des Esclaves, mais sans pouvoir y réussir. Les vingt derniers milles de cette rivière sont bas et rapides presque partout, et en beaucoup d'endroits il n'y a pas plus de 15 à 18 pouces d'eau même au niveau ordinaire. Après de grandes pluies l'eau monte rapidement, et si le vapeur se trouvait alors sur la rivière il n'aurait aucune difficulté sérieuse à la remonter, mais malheureusement il ne s'est jamais trouvé en mesure de le faire. On avait l'intention, en le construisant, de le faire voyager jusqu'au poste du Petit lac des Esclaves, à l'extrémité ouest du lac, mais jusqu'ici il n'a pu réussir à s'y rendre. La Petite rivière des Esclaves a une largeur moyenne de 350 pieds, et à partir du lac jusqu'à la tête des rapides elle est profonde et le courant est facile, et si le vapeur pouvait une fois s'y rendre il n'y aurait ensuite aucun embarras pour le trajet.

A partir du débarcadère en descendant, l'Athabaska n'offre aucun obstacle à la navigation sur un parcours de 120 milles, où nous atteignons les rapides du Pélican. Ils ne sont pas difficiles à naviguer, le seul embarras provenant de l'eau basse et de quelques cailloux dans le chenal. Lorsque l'eau est haute il n'y a aucun danger, car le vapeur peut facilement les remonter. Au milieu du chenal il y a une île sur laquelle la Compagnie de la Baie-d'Hudson a construit un tramway qui sert au transport de tous les effets destinés aux postes du nord. Le débarcadère du navire se trouve à environ un mille et demi en amont de l'île, et l'eau sur cette distance est très basse, les cailloux nombreux et le courant très vif. La compagnie y a pratiqué un chenal en enlevant les roches. Entre ce débarcadère et le fort McMurray, la compagnie fait tous ses transports dans de grands bateaux plats, que l'on appelle des "esturgeons", parce que la proue et la poupe sont en forme de cuiller et ressemblent un peu au nez de l'esturgeon. Ces bateaux peuvent porter environ dix tonnes chacun, et ils sont manœuvrés par dix ou douze hommes chacun ; chargés, ils tirent plus de deux pieds d'eau. L'époque de leur montée et de leur descente varie avec la hauteur de l'eau, car dans quelqus-uns des rapides il faut faire plus ou moins de portages, suivant la profondeur de l'eau. En bas de l'île, dans les Grands-Rapides, il y a près de deux milles d'eau turbulente, et lorsque l'eau est basse il faut faire bien attention pour éviter les roches et les parties basses.

Entre les Grands-Rapides et le fort McMurray il y a dix rapides. Le pilote du vapeur (un homme que chacun s'accorde à reconnaître comme étant celui qui connaît le mieux la rivière entre le Débarcadère et la rivière Athabaska) me donna es noms de ces rapides et m'indiqua la meilleure manière de les descendre.

Le premier en ordre descendant est appelé le "Rapide du Brûlé." Il est situé à environ 25 milles en bas des Grands-Rapides. La rivière s'y élargit de 250 à 300 verges à plus de 400. Au milieu du chenal l'eau est basse, tellement que les gros arbres s'y échouent en descendant. Le chenal se trouve du côté gauche de la rivière et passe tout près de la berge. Il n'a pas plus d'un quart de mille de longueur, et en se tenant à pas plus de vingt à trente verges de la rive il n'y a aucun danger à le descendre. Il paraît que ce rapide tire son nom d'un immense brûlé.

A environ seize milles plus bas se trouve le "Rapide de la Chaudière" (*Boiler Rapids*). Celui-ci est assez considérable, quoique sa partie inférieure seule soit très rude. A l'eau haute le côté gauche offre le chenal le plus sûr, mais à l'eau basse c'est le côté droit. Il tire son nom du fait que la chaudière destinée au vapeur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson sur le bas de la rivière a été perdue dans le rapide par le naufrage du chalan qui la portait, en 1882. Au pied du rapide il y a beaucoup d'eau turbulente, et il faut un assez grand canot pour le descendre en sûreté.

En vue de l'extrémité inférieure de celui-ci se trouve le "Rapide du Noyé." Ici le chenal est du côté gauche, tout près de la rive, et sans trois ou quatre grosses vagues causées par des roches, n'importe qui pourrait le descendre sans le moindre danger. Il tire son nom du fait qu'un nommé Thompson s'y est noyé il y a quelques années en le descendant en canot. J'eus le malheur en 1884 d'y perdre un de mes hommes de la même manière, quoique je l'aie descendu moi-même deux fois sans aucun risque. A moins d'un mille de ce rapide nous entrons dans celui du "Milieu" Il n'est pas très fort, mais peu profond et rocheux. Le chenal est à droite.

Le rapide suivant est appelé le "Rapide Long," et le chenal y est aussi du côté droit. L'eau n'y est pas bien turbulente.

Vient ensuite le "Rapide Croche," ainsi appelé parce que la rivière y fait un détour très brusque à une pointe de calcaire. Le chenal est du côté droit et n'est pas rude, à l'exception d'une petite "chute" à la tête; elle exige du soin et de l'attention en canot.

Le "Rapide Rocheux" vient ensuite : ici, le chenal est à droite et assez facile.

Le suivant est bien nommé "La Cascade," la rivière tombant sur un banc de roche d'environ trois pieds de hauteur. Le chenal est du côté gauche, et lorsque l'eau n'est pas trop basse les canots de bonne grandeur peuvent le descendre sans danger.

Le dernier rapide qui mérite d'être mentionné est celui que l'on appelle le "Rapide de la Montagne," à cause des berges élevées qui le bordent. Il est assez turbulent, mais il y a un bon chenal qui a la tête est du côté gauche; vers le milieu il y a une nappe d'eau calme que l'on traverse pour aller du côté droit, qui est assez uni, tandis que le gauche est très turbulent.

Le dernier de la série est appelé le "Rapide de Moberley." Ce n'est qu'un clapotis causé par quelques cailloux du côté gauche de la rivière, au milieu d'un courant vif. Du côté droit l'eau est assez calme pour que les plus petites embarcations puissent y passer.

Entre la tête des Grands-Rapides et le fort McMurray il y a plus de 85 milles que le vapeur actuel ne peut pas remonter. Plusieurs sont d'avis que, avec des appareils convenables il pourrait réussir à le faire, mais je crois que ce serait une entreprise qui exigerait un travail dispendieux et de grands risques.

Entre le fort McMurray et le fort Chippéwayane, sur la lac Athabaska, distance d'environ 180 milles lorsque l'on suit les chenaux les plus courts, mais de près de 200 milles par celui que le vapeur est obligé de suivre dans les eaux ordinaires, il n'y a ni obstacle ni enbarras à son passage. Ce vapeur remonte aussi la rivière de la Paix jusqu'à la chute, à environ 220 milles de Chippéwayane, le seul embarras sur cette distance étant le Petit-Rapide, à environ 100 milles du fort, et, excepté lorsque l'eau est très basse, il n'est pas bien grave.

J'arrivai au fort Chippéwayane dans la soirée du 23 juillet, et j'y passai trois jours à faire des observations pour en déterminer la latitude et la longitude, ce dont je reparlerai plus tard.

Entre Chippéwayane et Smith's-Landing, sur le Grand lac des Esclaves, il n'y a pas d'obstacles sérieux à la navigation. Il y a un léger clapotis dans le chenal entre

le lac et la Grande rivière des Esclaves, causé par un banc de roche qui traverse le débouché du lac, et à l'eau basse le vapeur touche quelquefois fond, mais jamais assez pour le retarder beaucoup. Dans la Grande rivière des Esclaves, il y a un ou deux endroits où des bancs de roche causent du clapotage, et à l'eau basse la plus grande partie du chenal est peu profonde, mais dans tous ces endroits il y a une partie où l'eau est assez profonde pour permettre au vapeur d'y passer facilement en tout temps.

De Smith's-Landing au fort Smith, à peu près 14 milles par la route de terre ou du portage, et environ 16 milles par la rivière, il y a de nombreux et dangereux rapides dont la chute totale s'élève à 240 pieds, ce qui met toute idée de navigation hors de question.

En poursuivant l'indication de ma route, je ferai aussi bien d'y joindre les renseignements que j'ai pu me procurer au sujet de la navigabilité de la voie d'eau depuis le fort Smith jusqu'à l'océan Arctique et une partie du Grand lac des Esclaves, quoique cela doive me conduire bien loin des limites de mon voyage durant ma dernière campagne.

A mon arrivée au fort Smith, je trouvai le vapeur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, le *Wrigley*, qui y chargeait pour descendre. J'y arrivai dans l'après-midi du 30 juillet, et je passai la plus grande partie de la nuit à faire des observations pour en déterminer la position géographique. Le lendemain soir, le *Wrigley* partit pour le fort Résolution, sur le Grand lac des Esclaves, et en descendant je recueillis beaucoup de renseignements que me fournit le capitaine Bell, commandant du vapeur, sur les différentes profondeurs de l'eau et les obstacles existant sur la route. Pour rendre ces renseignements plus intelligibles, je vais d'abord faire une courte description du *Wrigley* et de la voie qu'il parcourt. Ce bateau a été construit au fort Smith par la Compagnie en 1886. L'importance de cette entreprise, tout petit que soit le bateau, sera mieux appréciée lorsque l'on saura que chaque pièce de bois qui est entrée dans sa construction a dû être sciée à la main. Il a fallu transporter toutes ses machines et mécanismes sur une distance de plus de 100 milles, au moyen de chevaux et par de très mauvais chemins, et ensuite sur près de 240 milles en chalans, et sur 300 milles par le vapeur de la Compagnie le *Grahame*. Ses dimensions, m'a dit le capitaine Bell, sont de quatre-vingts pieds de quille, quatorze pieds de bau, cinq à six pieds de tirant d'eau à la poupe, lorsqu'il est chargé, et de quatre à cinq à la proue. Il est mu au moyen d'une hélice à quatre palettes de quatre pieds et demi, ajustables. Sa machine, fabriquée par la *John Doty Engine Co.*, de Toronto, avec une pression d'environ 60 livres, le fait marcher huit milles à l'heure, mais il peut faire dix milles. Dans le cours de la saison de navigation, les besoins du service de la Compagnie exigent qu'il parcoure environ 6,500 milles, et son chargement maximum est d'environ trente tonnes. A ce propos, je dirai ici que les deux vapeurs qui voyagent sur les rivières Athabaska, de la Paix et des Esclaves, le *Grahame* et l'*Athabasca* (ce dernier en amont des Grands-Rapides sur l'Athabaska et la Petite rivière des Esclaves), sont à fond plat, avec roue en arrière, et peuvent porter cent-quarante tonnes de fret si c'était nécessaire ; avec ce chargement on me dit qu'ils tireraient deux pieds et demi à trois pieds d'eau. Chargés légèrement, ils tirent moins de deux pieds d'eau. On dit qu'ils peuvent faire douze milles à l'heure en eau morte, mais ne cherchent pas à en faire plus que dix. Le *Grahame* a été construit au fort Chippéwayane en 1882 et 1883, et, de même que pour le *Wrigley*, toute la boiserie a dû être sciée à la main. L'*Athabasca* a été construit au Débarcadère d'Athabaska, mais pour sa construction on se procura un moulin à scie portatif Waterous.

En descendant la grande rivière des Esclaves, le capitaine Bell m'indiqua les hauts-fonds et me donna la profondeur de l'eau sur chacun d'eux. Immédiatement en bas du fort Smith, il y a une batture considérable, mais il s'y trouve un chenal dans lequel il y a toujours assez d'eau pour le passage du *Wrigley*. L'endroit le moins profond de la rivière se trouve le long d'une île appelée la "Grosse-Ile." L'eau la plus basse que le capitaine Bell ait jamais rencontré ici, et cela dans une saison où elle était exceptionnellement basse, était de six pieds ; en moyenne, elle est de neuf pieds, et à la date de mon passage (1er août), il y en avait treize pieds. Cette batture mesure à peu près 200 verges de longueur et se trouve du côté gauche de l'île.

L'autre chenal est beaucoup plus large, mais est plein de bancs de sable, et excepté lorsque l'eau est très haute, le *Wrigley* ne pourrait pas y passer. Le capitaine Bell trouva partout ailleurs de douze à trente-six pieds d'eau au niveau ordinaire. Ainsi que c'est l'habitude dans tous ces endroits, il y a des battures en travers de toutes les embouchures des rivières dans le lac. Dans celle par laquelle le vapeur entre dans le lac, il n'y a que cinq pieds et demi d'eau lorsqu'elle est très basse, et huit lorsqu'elle est haute ; la moyenne donne de six à sept pieds, mais elle varie beaucoup avec la force et la direction du vent, un vent du sud-ouest la faisant baisser et celui du nord-ouest la faisant hausser. Par suite du déplacement des amarques du chenal produit par une violente tempête quelques jours avant notre arrivée, le bateau s'échoua sur la batture, mais il n'en résultat rien autre chose qu'un retard d'une couple d'heures.

Le capitaine Bell me dit que dans ses passages à travers et autour du Grand lac des Esclaves, il a fait de nombreux sondages et a trouvé les profondeurs suivantes : A deux milles de la rive, quatre brasses ; à six milles, vingt brasses. Au milieu du lac, sur la route de l'embouchure de la Grande rivière des Esclaves à la tête de la rivière Mackenzie, il a généralement trouvé plus de quarante brasses, et en plusieurs endroits il n'atteignait pas fond à soixante brasses. Dans le bras du lac sur lequel est situé le fort Rae, il a trouvé, à cinquante milles en aval du fort, vingt brasses ; à trente milles du fort, trois brasses ; à dix-huit milles, deux brasses ; et à sept milles, sept brasses, profondeur qui se maintient jusqu'au fort. Dans ce bras, il a trouvé le fond vaseux, avec beaucoup de cailloux.

Au fort Résolution, je passai quelques jours à prendre des observations pour déterminer sa latitude et sa longitude, et je me procurai un autre canot et deux hommes pour m'aider à relier mon levé micrométrique de la Grande rivière des Esclaves avec celui du fleuve Mackenzie, ce que je n'avais pu faire en 1888 à cause de la hauteur de l'eau dans le lac. Je trouvai qu'il y avait disette de provisions au fort Résolution, et je ne pus m'en procurer qu'une très petite quantité, beaucoup moins qu'il ne m'en fallait pour terminer mon relèvement, à moins que je ne fusse favorisé d'un temps exceptionnellement beau. Je partis de l'extrémité nord de mon relèvement micrométrique sur la Grande rivière des Esclaves le 6 août, et je continuai le relèvement jusqu'au fort Résolution, que j'atteignis dans la soirée. Ici, je fus retardé pendant quatre jours par de grands vents, et je repris mon travail le 11, que je poursuivis pendant trois jours en longeant la rive sud-est du lac, mais je ne pus en faire que trente-six milles pendant ce temps, à cause de vents contraires. A ce taux, nos provisions devaient s'épuiser longtemps avant que nous puissions sortir du lac, en sorte que je décidai d'abandonner ce travail et de me rendre le plus promptement possible à ma destination, car j'étais déjà en retard, et à moins d'être favorisé d'un automne tardif et beau, j'aurais beaucoup de difficulté à me rendre à la rivière à la Paix en passant par la rivière aux Liards.

Je terminai mon relèvement micrométrique sur une petite île tout près de la rive sud-est du lac, appelée l'île du Mort, et j'en marquai le point terminal du n° 20, en plantant un poteau solidement dans la terre et y traçant l'inscription suivante avec un canif :

WILLIAM OGILVIE.

N° 20.

L'île du Mort tire son nom de ce que l'on disait être une bataille entre des Sauvages, mais d'après la relation qui m'en a été faite, je suis plutôt porté à croire que ce fut une série de meurtres. Je ne pus apprendre rien de bien positif à ce sujet, du moins rien que je pourrais donner comme authentique, et en conséquence je crois qu'il vaut mieux n'en rien soumettre. J'ai entendu porter le nombre des morts depuis douze ou quatorze jusqu'à deux cents. Un métis qui était avec moi me dit que, il y a quelques années, les ossements et les crânes des victimes y étaient très nombreux, mais je n'ai pu en trouver aucune trace, bien que j'aie fait une recherche assez soigneuse. On dit que ce combat a eu lieu il y a une soixantaine d'années.

Ici, je renvoyai les hommes et le canot que j'avais pris au fort Résolution. Le grand vent qui soufflait depuis trois jours s'étant calmé suffisamment pour nous permettre de continuer, nous partîmes dans la soirée du 14. Le temps étant resté calme durant la nuit et le lendemain, je pus atteindre la rivière au Foin (*Hay River*) dans la soirée du 15. Ici, je pris des observations pour déterminer la latitude et la longitude, et nous repartîmes le lendemain matin à bonne heure, étant favorisés d'un assez bont vent, qui nous aida à marcher à la voile jusqu'à ce qu'il s'élevât en tempête et nous forçât de mettre à terre. Par suite de vents contraires, je ne pus atteindre le fort Providence que le 20 août. Je passai là la journée du 21 et fis des observations de latitude et de longitude, puis je me remis à descendre la rivière Mackenzie le 22 et arrivai au fort Simpson, le point extrême de mon voyage dans cette direction, dans la soirée du 25. Je m'arrêtai ici pour prendre des observations et faire mes préparatifs pour remonter la rivière aux Liards et son bras oriental, appelée ici la Nelson.

Avant de commencer le compte rendu de mon voyage sur la rivière aux Liards et le Bras Est, je crois qu'il est bon de continuer les renseignements que m'ont donnés le capitaine Bell et d'autres personnes au sujet de la rivière Mackenzie. Le capitaine Bell m'a donné les notes suivantes sur ses sondages de ce fleuve depuis le Grand lac des Esclaves jusqu'au delta, distance d'environ mille milles.

A l'entrée de la rivière à sa sortie du lac, il est large et par conséquent peu profond. On y a cherché un passage convenable pour le vapeur, et naturellement ces notes n'ont trait qu'à ce chenal. Dans les eaux basses ordinaires, le chenal donne environ six pieds d'eau, mais dans les eaux très basses il n'y en a que cinq. Dans les grandes eaux ordinaires, comme lorsque j'y passai, il y en a environ neuf pieds, mais en 1888 il devait y en avoir de treize à quatorze pieds. Le capitaine Bell pense que cette batture est causée par la descente des glaces du lac, car de chaque côté d'elle il y a de douze à quatorze pieds d'eau. Elle se compose de gravier, et il me dit qu'elle ne mesure qu'environ deux cents pieds en travers, en sorte qu'il ne serait pas bien difficile de l'améliorer.

A cinq milles en aval de cette batture, il y en a une autre que l'on appelle la " batture de l'Ile à la Truite ". Ici, à l'eau basse, il n'y a que six pieds d'eau, mais il paraît que la profondeur est fort irrégulière, ce qui, pense le capitaine Bell, est dû au fait que le fond est gratté par la glace et déposé en tas. Il croit aussi qu'en cherchant bien on trouverait un chenal profond sur toute sa largeur, mais qu'il serait très tortueux, car il tournerait autour de ces amas de graviers. Cette batture s'étend sur une longueur d'environ un mille et demi. Dans le lac aux Castors, il y a dix pieds de profondeur à l'eau basse, douze pieds à l'eau ordinaire, et quatorze à l'eau haute. Ceci s'applique aux endroits les moins profonds.

Le rapide de Providence, situé un peu en amont du fort Providence, donne cinq pieds d'eau dans les endroits les plus bas à l'eau basse, et six à sept pieds lorsque l'eau est à un niveau ordinaire. Il s'étend sur environ deux milles. Ici, comme aux endroits ci-dessus mentionnés, on pourrait trouver un bon chenal, mais il serait aussi fort tortueux, tellement qu'un vapeur ne pourrait pas le suivre en descendant. Depuis ce rapide jusqu'au rapide Sans-Sault, la moindre profondeur à l'eau basse était de douze pieds.

Le rapide Sans-Sault est formé par un banc de roche qui s'étend d'un bord à l'autre du fleuve. Près de la rive orientale l'eau tombe de quelques pouces sur ce banc et cause une assez forte commotion qui s'étend jusque vers la moitié du fleuve. Dans la moitié occidentale il paraît y avoir une plus grande profondeur et un courant plus calme. C'est là que se trouve le chenal suivi par le vapeur. Sur le banc de roche, la moindre profondeur d'eau trouvée par le capitaine Bell, dans une année remarquable pour le peu d'eau qu'il y avait dans toutes les rivières de la région, était de six pieds.

Sur le banc du rapide de la Cascade, qui est causé par une obstruction semblable à celle du rapide Sans-Sault, le capitaine Bell a trouvé neuf pieds à l'eau basse, et onze pieds au niveau ordinaire. Ce rapide se trouve près de la tête des "Ramparts."

Tout près des Ramparts il y en a un autre appelé le " Rapide des Ramparts," qui est aussi causé par le fond rocheux de la rivière. Le capitaine Bell dit qu'à l'eau

basse il s'y trouve onze pieds d'eau, et quinze à l'eau haute. Il s'étend sur environ un demi-mille.

Dans ses différents passages des Ramparts, le capitaine a fait des sondages sans atteindre le fond à quarante brasses, la longueur de sa ligne de sonde. J'ai dit dans mon rapport de 1889 que sir Alexander Mackenzie y avait trouvé cinquante brasses.

Entre les Ramparts et le delta, où le vapeur quitte le chenal principal, on n'a j'amais trouvé moins de douze pieds, mais le capitaine Bell dit qu'on pourrait en trouver moins. Par les chenaux du delta jusqu'à la rivière Peel, le vapeur n'a jamais éprouvé de difficulté à passer.

Dans la rivière Peel jusqu'à la barre, à cinq milles en aval du fort McPherson, la profondeur moyenne était d'environ quinze pieds; sur la barre, à l'eau basse, environ six pieds; à l'eau ordinaire, sept pieds.

Le comte de Sainville, un Français qui a descendu la Mackenzie en 1889 et qui a consacré beaucoup de temps à faire un examen et un relèvement à la grosse, du delta des rivières Mackenzie et Peel, ainsi que de la ligne de côte dans l'estuaire de ces cours d'eau, a eu la bonté de me donner tous les renseignements qu'il a pu. Sa description du pays dans ces environs est très intéressante, et je la donnerai plus loin. Il m'a assuré que le chenal le plus oriental du delta est le principal, et il n'y a jamais trouvé moins de douze pieds d'eau jusqu'à l'endroit où la marée se fait sentir. Les marées ne s'avancent pas à plus de dix ou douze milles de l'océan, et elles ne s'élèvent pas de plus de deux pieds. Il ne peut pas dire quelle profondeur on pourrait trouver au delà de l'embouchure du fleuve, mais on peut s'attendre à y rencontrer des battures. Ce monsieur se propose de faire de nouveaux examens plus complets, qui offriront sans doute un grand intérêt et seront fort utiles. Il me promit de m'envoyer une copie de sa carte du delta, qu'il me dit devoir être bien différente de ce que montrent ordinairement nos cartes. Je ne l'ai pas encore reçue et je ne l'attends pas avant quelques mois.

Avant de reprendre le compte rendu de mon voyage, je vais donner quelques notes que m'ont fournies le capitaine Ségur, du vapeur *Athabasca*, et le capitaine Bell, du *Wrigley*, sur le temps occupé pour leurs différents trajets.

Le 2 juin 1891, *l'Athabasca* fit le trajet du Débarcadère d'Athabaska à celui des Grands-Rapides, environ 163 milles, en dix-huit heures, avec six gros bateaux en remorque. En remontant, il partit le 6 juin et se rendit au Débarcadère d'Athabaska en quarante-huit heures de marche. Second voyage en descendant, le 13 juillet: quinze heures et quarante-cinq minutes de marche. En 1890, sa première descente, faite le 2 juin, fut accomplie en vingt heures et cinquante minutes, et le trajet de retour, le 10 juin, en cinquante heures. Ce dernier trajet fut fait à l'eau très basse.

Le livre de loch du *Wrigley* indique les moyennes suivantes entre le fort Smith, point le plus méridional de son trajet, et le fort McPherson, le plus septentrional, la distance entre les deux étant d'environ 1, 70 milles. Du fort Smith au fort Résolution, presque entièrement sur la Grande rivière des Esclaves, temps de marche moyen à peu près dix-huit heures; entre les forts Résolution et Providence, environ dix-sept heures, dont douze et demi sur le Grand lac des Esclaves; entre les forts Providence et Simpson, à peu près quatorze heures; de Simpson à Wrigley, environ dix heures et demie; de Wrigley à Norman, à peu près quatorze heures; de Norman à Good-Hope, environ treize heures; de Good-Hope à McPherson, à peu près vingt-quatre heures et demie. Le total du temps de marche est de 123½ heures, ou un peu plus de dix milles et quart à l'heure.

En "remontant," le vapeur a fait les moyennes suivantes: du fort McPherson à celui de Good-Hope, quarante heures; de Good-Hope à Norman, trente-quatre heures; de Norman à Wrigley, trente-neuf heures; de Wrigley à Simpson, dix-neuf heures; de Simpson à Providence, à peu près vingt-huit heures et demie; de Providence au fort Rae, pas certain, mais paraît être d'environ treize heures; de Providence à Résolution, environ vingt heures; de Résolution à Smith, à peu près trente-cinq heures; de Résolution à Rae, environ quinze heures, et à peu près la même chose en revenant, car tout le trajet est sur le lac. La durée de ces trajets variaient un peu suivant la force et la direction du vent. Le temps de marche total entre les forts

McPherson et Smith est donc de 215½ heures, ce qui donne une moyenne de 5·9 milles à l'heure. La moyenne de la vitesse, en montant et en descendant, est d'une fraction de plus que huit milles à l'heure, ce que l'on dit être sa marche normale.

J'ai donné les distances entre ces postes dans mon rapport de 1889, mais pour plus de facilité de consultation, je vais les récapituler ici en descendant :—

	Milles.
De Smith à Résolution	190·5
Résolution à Providence	167·0
Providence à Simpson	157·5
Simpson à Wrigley	134·0
Wrigley à Norman	180·3
Norman à Good-Hope	169·5
Good-Hope à McPherson	274·7
Total	1,273·5

Il peut être intéressant pour le public de dire ici combien facilement on peut aller au delà du cercle arctique ou dans l'océan Arctique si on le désire. Nous supposerons que nous sommes à Ottawa et que nous désirons visiter la terre où le soleil luit à minuit. En quatre jours, en partant d'Ottawa par le chemin de fer canadien du Pacifique, on arrive à Calgary, et une journée nous mène de Calgary à Edmonton par le chemin de fer qui relie ces deux localités. D'Edmonton il faut trois ou quatre jours pour se rendre au Débarcadère d'Athabaska, cette partie de la route (environ cent milles) se faisant au moyen de chevaux. En traçant notre itinéraire de manière à arriver au Débarcadère vers les premiers jours de juin, nous y trouverons probablement l'*Athabaska* et descendrons jusqu'aux Grands-Rapides sur ce vapeur. Des Grands-Rapides il nous faudra trois ou quatre jours pour atteindre le fort McMurray, et si nous avons la chance d'y rejoindre le *Grahame*, nous nous rendrons à Chippéwayane en une journée. Une autre journée nous mènera au débarcadère de Smith, et une autre au fort Smith ; si nous avons de la chance au Débarcadère, nous pouvons nous rendre au fort le même soir. Si nous rencontrons le *Wrigley* au fort Smith et s'il est à destination du fort McPherson, pour lequel il part généralement dans les derniers jours de juin ou les premiers jours de juillet, nous nous rendrons probablement à McPherson en sept ou huit jours. Le vapeur n'a encore jamais été plus bas que le delta, mais il est possible qu'à l'avenir il descende à la côte arctique et la longe sur quelque distance.

D'après ce qui précède, on voit que l'on peut, même avec les moyens de transport actuels, se rendre d'Ottawa à la côte arctique à peu près en vingt-trois jours ; disons, pour tenir compte des retards indispensables, en trente jours, et en revenir à peu près en quarante. Dans ce voyage nous traverserons environ 1,200 milles d'un magnifique pays de prairie, qui s'étend presque jusqu'au Dédarcadère d'Athabaska ; et du Débarcadère à l'océan Arctique, plus de 1,800 milles, nous n'avons qu'une navigation ordinaire de rivière, à l'exception de quelques milles sur le lac Athabaska, et environ 120 sur le Grand lac des Esclaves. Durant tout le trajet, nous aurons tout probablement un aussi beau temps que si nous étions restés à Ottawa, et il peut même être plus agréable. Nous verrons aussi beaucoup de choses qui nous intéresseront et nous surprendront, et nous pourrons certainement nous faire une bien meilleure idée de l'étendue et de la valeur de notre pays. Sur tout le parcours jusqu'à la côte arctique, nous verrons du bois et des plantes semblables à beaucoup de ceux que nous voyons ici, et n'était l'absence de beaucoup de nos arbres et l'augmentation de la durée de la clarté du jour (que nous trouverons probablement à la côte être de vingt-quatre heures par jour), nous pourrions à peine croire que nous avons parcouru plus de 4,000 milles à partir d'Ottawa et que nous en sommes à plus de 1,600 milles au nord. Je ne puis dire ce que coûterait un pareil voyage, mais je pense que le maximum serait d'environ $300. Il est bon de se rappeler qu'au nord d'Edmonton les vapeurs n'ont pas de dates de départ régulières, leurs mouvements étant réglés par les besoins de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et les facilités de transport sur les autres parties de la route, et il est même possible que l'on ne pourrait

pas se rendre jusqu'à l'océan Arctique par le vapeur, mais il n'y aurait pas grande difficulté à terminer le voyage avec les moyens que la compagnie pourrait mettre à notre disposition, et dans ce cas le voyage se ferait plutôt comme dans l'ancien temps et serait d'autant plus satisfaisant pour nous.

Je quittai le fort Simpson dans la matinée du 28 août, en prenant deux sauvages avec moi comme aides. La rivière aux Liards, à une courte distance de son confluent avec la Mackenzie, est large de 600 à 800 verges. Le courant est généralement fort, et à un endroit, à environ neuf milles en la remontant, il y a presque un rapide. A environ trente-trois milles en amont du fort Simpson, commence ce que l'on appelle le "Rapide." Ici, la rivière est beaucoup plus large et ne mesure pas loin de trois quarts de mille. De chaque côté les berges sont élevées et rocheuses, et en beaucoup d'endroits elles s'élèvent perpendiculairement à partir du bord de l'eau. Dans ces endroits, lorsque l'eau est haute, il est impossible de marcher sur la grève ; et comme le courant est trop fort pour le remonter à la rame ou à l'aviron, et qu'on ne peut pousser les gros bateaux à la perche, il faut attendre que l'eau baisse pour la remonter. Aucune partie de ce rapide n'est trop turbulente pour qu'on ne puisse le descendre en canot, et le seul danger que l'on y rencontrerait serait causé par des roches et des hauts-fonds. Il n'y a rien qui empêcherait les vapeurs qui sont aujourd'hui sur la rivière Athabaska de remonter ce rapide, s'il y avait suffisamment d'eau sur les bancs de roche. Comme nous avons nécessairement suivi la grève en le remontant, je ne puis rien dire à ce sujet d'après mes observations personnelles, mais on m'a dit que lorsque l'eau est très basse un vapeur ne pourrait pas passer sur plusieurs des bancs. Il y aurait cependant assez d'eau durant une bonne partie de l'été, ou bien je suis bien trompé par l'apparence de la localité. Le rapide a environ six milles et demi de la tête au pied. A une dizaine de milles plus haut, il y a du clapotis sur un banc de gravier, près d'une grande île, mais cela n'empêcherait pas un vapeur de passer. Il y a deux ou trois endroits où le courant est très vif entre ce point et le fort aux Liards, mais un vapeur qui pourrait s'y rendre les remonterait facilement.

Entre les forts Simpson et aux Liards, il ne se jette aucun cours d'eau de quelque importance dans la rivière aux Liards. A environ 105 milles en amont de Simpson, la Nahanni y entre du côté ouest ; elle a environ 200 verges de largeur à l'embouchure. Je n'ai rien appris à son sujet, mais comme elle vient des montagnes, il n'est pas probable qu'elle soit navigable bien loin. A une quinzaine de milles plus haut, une autre petite rivière s'y jette aussi en venant de l'ouest. A environ 176 milles en amont de Simpson, la rivière Maskey y entre du côté est. C'est un cours d'eau peu important, guère plus grand qu'un ruisseau. Elle vient d'un petit lac appelé le lac Bovie, qui est à quinze ou vingt milles de la rivière aux Liards.

Le fort aux Liards, à 182 milles de celui de Simpson, fut atteint dans la soirée du 4 septembre. J'y restai jusqu'au 7 à midi, prenant des observations et recueillant des renseignements sur la région environnante, que je donnerai en leur lieu et place. Ici, je renvoyai les deux sauvages que j'avais pris au fort Simpson, et j'engageai deux autres hommes pour m'accompagner jusqu'au fort Nelson, sur le Bras Est. Du fort aux Liards à l'embouchure du Bras Est, la distance est d'environ cinquante-sept milles. Dans cette distance, il ne se jette que deux cours d'eau de quelque importance dans la Liard. Le premier est appelé la rivière Noire, et elle se jette du côté est immédiatement en amont du fort aux Liards. L'eau en est foncée et limpide, et grâce à son volume elle conserve sa couleur pendant plusieurs milles en bas de l'embouchure avant qu'elle ne se mêle aux eaux de la rivière aux Liards. A son embouchure, cette rivière a plus de 200 verges de largeur. A environ cinquante milles en la remontant, on dit qu'il y a un gros rapide ; mais d'après la description qui m'en a été faite, je crois que c'est plutôt une courte gorge (*cañon*) avec un brusque détour qui donne lieu à un remous dangereux. Il n'y avait personne dans les environs, pendant que j'étais là, qui connût le cours d'eau plus haut. On dit qu'il sort d'un grand lac appelé le lac Bistcho.

A environ vingt-six milles du fort aux Liards, la rivière Labiche s'y jette du côté ouest ; à son embouchure elle est assez large, mais elle ne paraît pas être de grande importance. Au fort aux Liards, la rivière aux Liards a environ 600 verges

de largeur, avec une profondeur de dix pieds au milieu, à l'eau basse. Entre ce point et son confluent avec le Bras Est, il n'y a pas de rapides, bien que le courant soit passablement fort en une couple d'endroits.

Je crois qu'un vapeur qui pourrait se rendre au fort aux Liards pourrait aussi remonter le Bras Est. Jusqu'à cet endroit la rivière aux Liards a rarement moins de 600 verges de largeur, et souvent près d'un mille. Par places ils s'y trouve beaucoup d'îles et de bancs de sable, ou de gravier. Je n'ai pu rien savoir des profondeurs de l'eau dans le chenal, mais il paraîtrait, d'après ce que j'ai vu et entendu dire, que, à l'exception des rapides, des vapeurs d'un faible tirant d'eau pourraient y passer en tout temps.

Le Bras Est, ou, comme on l'appelle dans la localité, la rivière Nelson, est large de 200 à 400 verges. Entre la rivière aux Liards et le fort Nelson, situé sur le Bras Est, distance d'environ 111 milles, on ne rencontre aucun cours d'eau de quelque importance. Le plus gros, appelé la rivière au Chevreuil (*Deer River*), n'a pas plus de 40 verges de largeur; un autre, d'environ 30 verges de largeur, appelé le creek au Serpents (*Snake*), s'y jette à une quinzaine de milles en aval du fort Nelson.

A l'état où était l'eau lorsque je le remontai, je suis convaincu que des vapeurs à fond plat et à roue d'arrière, comme ceux que l'on voit sur l'Athabaska, pourraient se rendre assez facilement au fort Nelson.

J'arrivai au fort Nelson dans l'après-midi du 15 septembre. Je n'y trouvai que trois ou quatre sauvages, et parmi eux un seul connaissait quelque chose de la route que je me proposais de prendre pour me rendre à la rivière à la Paix. Il avait fait le voyage lorsqu'il était enfant, en sorte que ses souvenirs de la route, de ses directions et de ses difficultés n'étaient pas des plus clairs. Dans tous les cas, il était infirme, et ses services comme homme auraient été absolument nuls, tandis que comme guide ils auraient été fort problématiques. Les sauvages attachés au poste étaient attendus d'un jour à l'autre, au retour de leur chasse d'été, et même on savait que quelques-uns d'entre eux étaient rendus à une courte distance en haut de la rivière, où ils attendaient les autres pour rentrer tous ensemble. Le temps avait été pluvieux et incertain pendant quelques jours avant mon arrivée au fort Nelson, et le 16 il tomba une très forte pluie, qui se changea en neige le 17 et le 18. Cette neige était humide et collante, et elle chargeait tellement les arbres de la forêt que son poids en fit se briser des milliers. La tempête de neige paraît n'avoir été que locale, car j'appris plus tard qu'elle ne s'était pas étendue jusqu'à la rivière de la Paix ni à plus de 100 milles au sud de Nelson. Le temps s'éclaircit le 19, et dans la nuit de ce jour je fis les observations nécessaires pour déterminer la latitude et la longitude du lieu. Dans l'après-midi du lendemain, les sauvages qui font le trafic avec ce poste arrivèrent en corps; mais, informations prises, je n'en trouvai que quelques-uns qui connaissaient personnellement la route que je voulais prendre. Pour m'assurer les services de quelques-uns d'entre eux, il me fallut d'abord me concilier les chefs, au nombre de trois. Nous eûmes une longue conversation, durant laquelle je leur distribuai du tabac et du pain, et il me fallut discuter beaucoup de questions étrangères à mon projet avant de les amener à écouter mes propositions. Ils paraissaient croire que j'étais un chef voyageur parmi les blancs, et ils insistaient pour que je fisse élever le prix des fourrures avant de faire aucun arrangement: il me fallut un certain temps avant que je pusse les désabuser de cette impression. Ensuite, ils voulaient savoir pourquoi je tenais tant à passer par cette région. Leur expliquer mon but réel aurait entraîné une discussion interminable de questions auxquelles je ne voulais pas répondre même si je l'eusse pu, en sorte que je leur dis que c'était simplement parce que c'était ma route la plus courte et la plus prompte pour retourner chez moi, et que, comme il était tard, je n'avais pas d'autre choix à faire. Après quelques réflexions très sages, ils parurent satisfaits de mon explication et consentirent à me donner trois hommes pour m'accompagner. Après une longue discussion, ces trois hommes furent choisis, et comme il leur fallait faire quelques préparatifs, je leur donnai le lendemain pour cela, mais au dernier moment l'un d'entre eux refusa de partir, et j'eus beaucoup de difficulté à engager un autre à prendre sa place.

Comme ce poste est en dehors de la voie principale des voyages et que les seuls blancs que l'on y voit sont les employés de la Compagnie et un missionnaire, les

sauvages ont vu bien peu de blancs ou de la vie civilisée, et en conséquence ils ont conservé plus de leurs manières et habitudes primitives que la généralité des sauvages. J'en dirai quelques mots plus loin. Après beaucoup de remontrances et d'exhortations à se hâter, nous partîmes enfin dans la matinée du 22. Durant les deux premiers jours, mes sauvages étaient gais et de bonne humeur, mais ne faisaient rien. Ils paraissaient croire que tout ce qu'ils avaient à faire était de nous montrer la route, bien qu'avant de les engager je croyais leur avoir fait bien comprendre que c'était de l'aide dont j'avais besoin plutôt que des guides, et qu'autrement je ne les aurais pas engagés. Je compris d'eux qu'il y avait un portage qui prenait de deux à trois jours à traverser, entre le système des eaux de la rivière aux Liards et celui de la Paix, et c'est pour cela que j'en avais engagé trois; et si mes moyens de transport eussent été plus grands, j'en aurais pris davantage, car il m'aurait été tout aussi facile d'en engager dix ou douze que trois. Comme je ne voulais pas les fâcher avant que nous fussions rendus assez loin du fort pour les forcer à continuer le voyage, je supportai leur fainéantise sans rien dire. La seule aide qu'ils nous donnèrent fut d'avironner de temps en temps pendant un bout de chemin, mais ils le faisaient sans ensemble et sans conviction. Souvent, au milieu d'un courant difficile, ils s'arrêtaient tous trois et nous regardaient faire, et la seule réponse qu'ils nous faisaient si nous leur demandions de nous aider était un éclat de rire. Dans la soirée du troisième jour de notre départ, nous rencontrâmes une famille de sauvages qui descendait la rivière; elle avait une grande quantité de provisions et invita nos amis et nous-mêmes à passer la soirée à son campement. J'avais beaucoup de répugnance à accepter, mais comme mes sauvages désiraient fortement rester, j'y consentis plutôt que de courir le risque de les vexer et de les voir s'en retourner avec leurs amis, ce qu'ils auraient certainement essayé de faire. Le lendemain, ils furent encore plus oisifs que d'habitude et manifestèrent beaucoup de mécontentement. Dans la soirée, je fus occupé pendant quelque temps à prendre des observations, ce qui excita beaucoup leur curiosité, parce que je leur demandai de se tenir éloignés de moi. C'est alors que leur crainte superstitieuse a dû être éveillée: mais quelle que soit la cause, ils me quittèrent entre deux et trois heures du matin. J'entendis du bruit et me levai pour voir quelle en était la cause, et je m'aperçus alors qu'ils étaient partis. Ils m'avaient évidemment entendu me lever et s'esquivèrent si promptement qu'ils quittèrent quelques-uns de leurs effets derrière eux. Je finis par comprendre, durant nos conversations avec eux, qui se faisaient à l'aide de quelques mots d'anglais qu'ils savaient, et de signes, qu'un seul d'entre eux avait quelque connaissance personnelle de la route, les autres n'y étant jamais passés, tandis que lorsque je les avais engagés j'avais compris positivement qu'ils la connaissaient tous très bien.

Le sauvage que j'avais rencontré la veille paraissait en connaître quelque chose, car il essaya de m'en dépeindre les difficultés et, si je l'ai bien compris, de m'engager à rebrousser chemin; si je ne fais pas erreur en cela, il peut avoir conseillé à mes aides de s'en retourner. Quoiqu'il en soit, je me trouvais dans une position fort embarrassante. Quant à retrouver mon chemin, cela ne faisait aucun doute pour moi, car je connaissais ma position, et aussi, approximativement, celle du fort Saint-Jean, sur la rivière de la Paix; mais pour me rendre du système de la rivière aux Liards à celui de la Paix, sur un portage de vingt-cinq milles, avec l'aide de deux hommes seulement, et à cette saison de l'année, c'était une entreprise hasardeuse, car l'hiver pouvait nous arriver avant que nous eussions traversé le portage, ou bien les cours d'eau qu'il nous faudrait descendre pour arriver à la Paix pouvaient être gelés, et en outre nos provisions ne nous dureraient pas pour un aussi long trajet. Le retour par la rivière aux Liards offrait aussi plusieurs objections: d'abord, il n'était pas probable que je pourrais aller plus loin que les forts Simpson ou Providence, où il me faudrait passer l'hiver ou faire un trajet de mille à douze cents milles en raquettes pour en sortir, ce qui m'aurait pris la plus grande partie de l'hiver après que la neige aurait été bonne pour la raquette; en second lieu, cela aurait fait croire aux sauvages qu'un blanc ne pourrait pas traverser une région inconnue sans leur aide, ce que je suis loin d'admettre. Et la dernière et plus grande objection était qu'il me faudrait alors abandonner tout à fait le but de mon voyage. Réflexion faite, je continuai à remonter la rivière. Les quatre premiers jours furent

assez faciles, et nous fîmes à peu près soixante et un milles; ensuite, l'eau devint de plus en plus basse et le courant plus fort, jusqu'à ce qu'enfin de deux à quatre milles par jour étaient un travail ardu, et nous ne parvenions à les faire qu'en nous mettant tous à l'eau pour haler le canot dans les rapides et sur les battures, sur lesquels il n'aurait pas passé autrement. Je persistai dans l'espoir que les choses s'amélioreraient, mais au lieu de cela elles devinrent pires. On m'avait décrit le portage comme étant tout près des montagnes. Le 5 octobre, je montai sur le haut de la berge de la rivière, et du sommet d'un coteau j'examinai le pays environnant. Je vis que les montagnes étaient éloignées d'au moins quarante milles à l'ouest, et la direction de la vallée de la rivière, en regardant en amont, se continuait au sud pendant une certaine distance encore. Or, en suivant la rivière jusqu'au portage, même si la chose eût été possible avec le temps que j'avais à ma disposition, c'était m'éloigner de la région que je devais examiner, et en outre mes provisions ne me permettaient pas de m'attarder. Je me décidai donc à suivre la rivière une journée de plus, afin de voir s'il se produirait quelque amélioration. A midi, le 6, je résolus d'abandonner la rivière et de me diriger vers Saint-Jean, que je savais seulement être de quatre-vingt-dix à cent milles au sud, et à environ soixante milles à l'est du point où j'étais, en prenant comme exacte la position qui lui est donnée sur les cartes existantes, ce qui pouvait être ou n'être pas vrai, surtout pour la longitude.

Je vais maintenant décrire la rivière et ses affluents à partir de la Nelson en remontant. A environ deux milles en amont du poste, il s'y jette un cours d'eau venant de l'ouest appelé la rivière Sicannie. Elle est aussi grande que la Nelson. Les sauvages me la décrivent comme passant à travers des montagnes sur une longue distance, et comme se rapprochant tout près de la rivière aux Liards sur un point de son parcours ; mais je crois qu'en cela ils se trompent et qu'ils veulent plutôt parler de la rivière Turnagain ou Noire. Dernièrement ils se sont rendus jusqu'à ses sources pour faire la chasse, et ils disent avoir visité un traficant établi sur une rivière qui se jette dans la mer, probablement la rivière Stikine. Ils disent qu'il leur faut voyager pendant plusieurs jours à pied pour se rendre de la rivière Siccanie au poste de ce traficant. Ils décrivent le courant comme étant toujours très vif, mais qu'il n'y a pas de très gros rapides. Le lit de la rivière est généralement graveleux.

Cette rivière, comme tous les cours d'eau de montagnes, est sujette à de grands changements de niveau qui se font brusquement, et naturellement le Bras Est s'en ressent immédiatement. Durant la dernière saison, il y eut deux crues subites : la première commença le 5 juin et atteignit son maximum le 7, qui se maintint pendant trois jours ; c'est la plus forte dont on ait jamais eu connaissance. Un très vieux sauvage du poste disait se rappeler que dans son enfance il avait entendu dire par des personnes faites qu'elle avait inondé la vallée, mais il ne pensait pas qu'elle fût aussi haute alors qu'elle l'était la saison dernière. L'eau monta jusqu'à huit pieds sur le mât de la compagnie au poste, et la surface du terrain au pied du mât était de plus de vingt pieds au-dessus du niveau de la rivière lorsque je m'y rendis. Or, le lit de la rivière a ici près de 300 verges de largeur, et lorsque nous considérons que ce lit a été rempli, ainsi que la vallée immédiate jusqu'à une hauteur de six à huit pieds sur près d'un mille de largeur, on peut se faire une idée du volume d'eau qui descendait dans un cours d'eau de moins de 300 verges de largeur. Toutes les maisons au poste étaient submergées jusqu'au second étage, et tous les habitants durent se réfugier sur les hauteurs jusqu'à ce que l'eau se fut écoulée. Les bâtiments et tout ce qu'ils contenaient furent fort endommagés, car les gens n'eurent ni le temps ni les moyens de sauver leurs effets. L'église catholique fut emportée et ses débris dispersés sur les bords de la rivière aux Liards, ainsi que la résidence de la Mission ; elles se trouvaient sur un terrain plus bas que les constructions de la compagnie. Des preuves de cette inondation se rencontraient partout sur le Bras Est, sous forme d'accumulations de boue et de débris dispersés dans les bois.

A environ quarante-cinq milles en amont du fort Nelson, il se jette une petite rivière du côté ouest ; elle n'a pas plus d'une centaine de pieds de largeur à l'embouchure. Son courant est fort et elle charrie un volume d'eau considérable. Mes sauvages m'en ont fait un tracé, qui montre qu'elle suit la direction générale du Bras

Est, en sortant d'un assez grand lac qu'ils disent n'être pas bien loin de la rivière principale. J'ai compris d'eux qu'ils pouvaient traverser, et qu'ils l'avaient souvent fait, de la Branche Est au lac en moins d'une journée de marche, et aussi que ce lac était un bon endroit de chasse et de pêche. Je ne pus apprendre ni son nom ni son étendue, mais je compris qu'ils l'appelaient simplement leur lac, et qu'il a de dix à quinze milles de longueur et est presque aussi large. Comme je ne comprenais pas leur langue ni eux la mienne, il était difficile pour moi d'avoir des renseignements positifs à son égard.

A environ quatre-vingt-onze milles au-dessus du fort se trouve ce que l'on appelle "la fourche." Le Bras Est est la plus petite des deux rivières et est appelé la rivière Nelson; celle de l'ouest est la rivière du Chef Sicannie. Ma route me conduisait par cette dernière. Un sauvage que je rencontrai à Nelson, et qui avait beaucoup fréquenté le Bras Est et les sources de la rivière au Foin (*Hay River*), me donna beaucoup de renseignements sur ces deux cours d'eau. Il dit s'être rendu jusqu'à la tête de la Nelson, ou Bras Est de cette fourche. Il la décrit comme étant très basse, excepté au printemps, tellement que ce n'est qu'au printemps qu'il y a assez d'eau pour la descendre en canot. A la tête, elle est large et remplie de bancs de gravier, qui en été absorbent tout l'eau, en sorte que le chenal devient à sec. Depuis la tête de la navigation par canots sur ce cours d'eau jusqu'au fort Nelson, cela prend trois à quatre jours à l'eau haute, soit de cent cinquante à cent quatre-vingt milles. Il dit qu'il a fait une fois un voyage jusqu'à la rivière de la Paix depuis la tête de la navigation par canots sur ce cours d'eau, et décrivit sa route comme étant vers le sud pendant une journée jusqu'à un lac d'une étendue considérable, et à partir du lac jusqu'à la Paix, il lui fallut trois jours à pied, ce qui ferait de cinquante à soixante-dix milles de la tête de ce cours d'eau à la rivière de la Paix. Entre le lac et la Paix, il traversa une rangée de collines, qu'il appelait des montagnes, toutes fortement boisées. Son but était de faire la traite à un poste de la rivière de la Paix, probablement celui de Saint-Jean, mais il ne connaissait pas le nom de l'endroit, ni aucun autre des environs qui aurait pu le faire reconnaître.

Cet individu a souvent traversé du fort Nelson à la rivière au Foin. Il décrivit plusieurs routes, dont la première va directement du poste, dans une direction sud-est, à un assez grand lac, d'où un cours d'eau va rejoindre la rivière au Foin. La distance de Nelson au lac est d'environ soixante à soixante-dix milles; le lac, d'après sa description, doit avoir à peu près vingt-cinq milles de largeur, a une forme circulaire, et est éloigné d'environ trente-cinq milles de la rivière au Foin en droite ligne. Ces distances me paraissaient un peu exagérées, ou plutôt le temps qu'il avait pris à les parcourir, d'après lequel je les calculais, mais il affirmait qu'elles étaient exactes. Il a fréquemment descendu la rivière au Foin jusqu'à un endroit appelé la "Piste-du-Cheval" (*Horse-Track*), c'est-à-dire la route du portage entre la rivière au Foin et celle de la Paix, qu'il atteint à Vermillon, mais il n'a jamais été plus bas. A une légère distance en aval du creek qui égoutte le lac ci-dessus mentionné, un petit cours d'eau venant du sud-est, qu'il appelait la rivière Con-né-taze ou Sèche, se jette dans la rivière au Foin; il paraît être peu important. A une courte distance en bas de la rivière au Foin se trouve un grand lac appelé le lac au Foin, qui ne peut avoir moins de trente-cinq à quarante milles de longueur, si on peut se fier au temps qu'il a pris pour le traverser d'un bout à l'autre. Sa largeur paraîtrait aussi être considérable, car il disait que les bois paraissaient bleus de chaque côté lorsqu'il les voyait du milieu. Cela voudrait dire de douze à quinze milles de largeur au moins. Il décrivait le lac comme étant bas et rempli de joncs, avec beaucoup de foin sur les bords.

Pas bien loin en bas de ce lac, un cours d'eau d'une grosseur considérable y entre du sud-est, et il l'appelle la rivière Chin-cha-gah. Il ne put me donner une idée exacte du temps qu'il faut pour aller du lac au Foin à la Piste-de-Cheval, car il ne paraissait pas jamais avoir fait le trajet directement, ayant toujours chassé en descendant.

Une autre route est en remontant la fourche est jusqu'à une courte distance en amont du confluent des deux rivières, où il entre un cours d'eau venant de l'est; on remonte celui-ci jusque vers le milieu, et de là une demi-journée de marche conduit

à la rivière au Foin. Cette route paraît être celle que prennent ordinairement les sauvages en allant de la rivière Nelson à la rivière au Foin, car beaucoup d'entre eux paraissaient la bien connaître et me conseillaient de la prendre de préférence à celle que je suivis. A une distance considérable en amont de ce point sur la fourche est, ce cours d'eau et la rivière au Foin se rapprochent tellement qu'il n'y a qu'un portage d'une demi-journée (à peu près sept milles) qui les sépare. Mon sauvage n'avait jamais été plus loin que cela sur la rivière au Foin, mais était souvent descendu de ce point à la Piste-de-Cheval sur ce cours d'eau, et il me disait qu'une bonne partie était parfaitement exempte de rapides ou de "mauvaise eau." Cela doit former une distance de beaucoup plus que cent milles.

En amont des fourches, le bras ouest, appelé la rivière du Chef Sicannie, serpente d'une direction généralement sud-est à sud sur une distance d'environ quarante milles, après quoi elle tourne vers l'ouest et se continue dans cette direction pendant environ vingt-cinq milles, puis elle se dirige franc ouest jusqu'aux montagnes Rocheuses, à quarante ou cinquante milles. Je parle ici de la direction de la vallée en remontant la rivière.

En ce qui a rapport à leur utilité pratique, excepté pour le flottage du bois, tous ces cours d'eau en amont de Nelson peuvent être considérés comme étant hors de question. Un vapeur puissant et léger, à roue en arrière, pourrait remonter jusqu'aux fourches lorsque l'eau est haute, mais certainement pas plus loin; à l'eau basse, il ne pourrait pas se rendre aussi haut. Une singularité remarquable de cette rivière est la nature des bancs ou battures qui s'y trouvent. Ils consistent principalement en sable, et beaucoup d'entre eux changent constamment de place. En enfonçant un bâton en beaucoup d'endroits, on sent que le fond de la rivière est dans une agitation violente, le sable roulant avec une grande force et se logeant dans les endroits plus creux, seulement pour en être chassé avec le temps. Beaucoup de ces bancs sont forts trompeurs, car ils offrent une apparence de solidité qui est loin d'être réelle; ils sont recouverts d'une mince couche de gravier, qui n'est pas assez forte pour supporter un homme, et l'on y enfonce dans le sable à deux ou trois pieds. C'est toute une affaire d'en traverser un, et cela est excessivement fatigant, sinon dangereux. Une grande partie du lit de la rivière est dans la même condition. La route que suivent les sauvages pour aller à la rivière de la Paix se continue en remontant le cours d'eau jusqu'aux chutes qui sont situées près des montagnes.

A une courte distance en amont des chutes, un creek y descend du côté sud; la vallée de ce creek est suivie jusqu'à un lac d'environ un mille de longueur. A partir de ce lac, la route gagne le sud jusqu'à un petit cours d'eau qu'ils descendent dans leurs canots ou sur un radeau. Ce cours d'eau entre bientôt dans une petite rivière qui se jette dans la Paix; cette rivière est appelée la rivière du Mi-chemin (*Half-way*), à cause du fait qu'elle entre dans la rivière de la Paix à peu près à mi-chemin entre Hudson's-Hope et le fort Saint-Jean sur cette dernière. Tous les sauvages s'accordent à dire qu'il faut à peu près quatre jours pour descendre du portage à la rivière de la Paix, et que la descente est assez dangereuse par suite des nombreux détours subits, des battures et des gros cailloux que l'on rencontre; mais comme ils la descendent généralement dans de petits canots faits d'écorce d'épinette blanche, qui sont très fragiles, sans accidents, je ne pense pas que ce soit une affaire aussi sérieuse qu'ils essaient de le faire croire.

Un mot ou deux à propos de ces canots pourront offrir quelque intérêt. Ils sont faits avec l'écorce de l'épinette blanche ordinaire, ou, comme on l'appelle dans le pays, du "pin." On choisit un arbre de grosseur propice; l'écorce est coupée autour du tronc près de la terre et à une hauteur suffisante pour faire le canot de longueur voulue; on fend alors l'écorce du haut en bas et on l'enlève avec soin. Les bouts de ce morceau sont alors réunis l'un sur l'autre et cousus, puis on y pose un bordage et une membrure en saule que l'on coud aussi après l'écorce; les coutures et les nœuds sont ensuite bouchés et gommés, et l'embarcation est prête à mettre à l'eau. Une couple de sauvages peuvent en fabriquer un en une demi-journée. En général ils ne les font pas pour porter plus d'un homme et son bagage de chasse, mais il y en a qui sont assez grands pour porter de deux à quatre personnes. Ils ne sont destinés à servir que pour un seul voyage, et on les remonte rarement la rivière.

Quand un parti de sauvages part d'un poste pour la chasse, chaque membre du parti (les chiens compris) doit porter une partie du bagage sur son dos. C'est de cette manière qu'ils se rendent sur leur terrain de chasse. Au printemps ou durant l'été, lorsqu'ils veulent revenir à leurs différents postes, ils se rendent à quelque endroit où il se trouve des arbres propices, y font leurs canots et descendent aux postes, où il les abandonnent. Quelquefois ils en enlèvent la membrure et les décousent, et ils se servent alors de l'écorce pour couvrir leurs cabanes. Ces canots sont très faibles et ne résistent pas à beaucoup de frottement, car le moindre choc les perce où les fait fendre. A moins qu'on ne les tiennent constamment à l'eau, ils sèchent bientôt et deviennent fragiles, et alors on ne peut plus s'en servir pour naviguer. Bien peu d'entre eux ont plus de six à huit pouces de profondeur au milieu; en conséquence, ils ne peuvent pas naviguer dans des eaux bien agitées. On ne peut trouver d'écorce de bouleau de grandeur ni en quantité suffisante dans la région, sans quoi ils ne se serviraient pas de ces pauvres matériaux.

Le 7 octobre, je quittai la rivière du Chef Sicannie à une couple de milles en bas de l'endroit où sa vallée tourne brusquement à l'ouest, comme je l'ai déjà dit, et m'avançai au sud-est à travers les bois pour gagner le fort Saint-Jean, sur la rivière de la Paix. Comme trois hommes ne pouvaient pas porter tout mon bagage, je fus forcé de laisser en arrière presque tous mes instruments, mes livres, mes hardes et mon fusil double; mes hommes durent aussi laisser une partie de leurs hardes. Je me proposais, en arrivant à Saint-Jean, d'engager des sauvages et les envoyer chercher mes effets, en sorte que je ne pris pas autant de soin que je l'aurais fait si j'eus pensé qu'ils resteraient aussi longtemps qu'ils vont y être encore. A une trentaine de pieds au-dessus du niveau qu'avait alors l'eau, je choisis quatre arbres convenablement situés et les coupai à environ huit pieds du sol; un échafaud y fut alors posé, et le canot y fut attaché renversé; les effets furent alors placés dans le canot et solidement attachés.

A l'endroit où nous quittâmes la rivière, la vallée est une gorge de 1,200 à 1,400 pieds de profondeur; on n'en peut sortir que lorsqu'un creek ou un ravin en a creusé les flancs escarpés. En haut de la vallée d'un creek qui s'y jette précisément à l'endroit où nous l'avons quittée, nous gravîmes la côte, mais entre les difficultés de l'ascension et nos lourds fardeaux, qui pesaient en moyenne soixante-quinze livres par homme, nous avancions si lentement qu'il était près de trois heures lorsque nous arrivâmes au sommet. En beaucoup d'endroits il nous fallait nous haler, ainsi que nos paquets, avec nos mains. Ce soir-là nous campâmes en vue de la vallée de la rivière, et nous en étions tellement près que nous entendions le bruit des rapides dans le calme de la soirée. Le 8, nous nous mîmes définitivement en route. Notre gréement se composait d'environ douze jours de provisions pour chacun de nous, des couvertures suffisantes, quelques hardes, une hache, une carabine, quatre-vingts livres de munitions, et les instruments nécessaires pour déterminer notre position à mesure que nous avancions, ainsi qu'un petit appareil photographique.

La route se trouva être beaucoup plus difficile et plus longue que je ne m'y attendais, et une couple de jours de pluie et de neige nous retardèrent tant que nous n'atteignîmes le fort Saint-Jean que dans la soirée du 21. Notre situation n'était rien moins qu'agréable jusqu'à ce que nous fûmes en vue du poste; nous avions mangé notre dernier morceau à midi, le gibier était rare et nos munitions presque épuisées; nos habits étaient en lambeaux, l'un de nous n'ayant plus de pantalon; et nous n'avions aucune idée où était Saint-Jean avant de l'apercevoir, et heureusement pour nous nous atteignîmes la rivière exactement en face. Le dixième jour après notre départ de la rivière du Chef Sicannie, nous étions tellement à court de provisions que nous n'avions plus que six livres de pain; toute notre viande séchée, nos fèves, notre thé et notre sucre étaient épuisés. Je partageai le pain en quatre jours de rations, dans l'intention d'y suppléer avec le gibier que nous pourrions trouver, mais celui-ci était tellement rare que nous ne pûmes tuer qu'une douzaine de perdrix, quelques écureuils et une couple de rats musqués. Le résultat, pour moi, fut que je perdis quatorze livres en poids, et mes compagnons étaient également plus légers et plus faibles. La distance en ligne droite de l'endroit où je quittai la rivière du Chef Sicannie à Saint-Jean est de 92½ milles, mais nous avons dû en faire plus de 140.

Notre marche était rien moins que droite, car il nous fallait souvent faire de longs détours pour contourner des savanes et des brûlés.

Pas bien loin de la rivière du Chef Sicannie, je traversai nombre de creeks, qui tous paraissaient se diriger vers un point commun. A mesure que nous avancions vers le sud, les vallées de ces creeks devenaient plus profondes et les cours d'eau plus grands, et nous eûmes beaucoup de difficulté à en traverser plusieurs. Entre vingt et vingt-cinq milles en droite ligne de la rivière du chef Sicannie, nous traversâmes un gros cours d'eau dans une profonde vallée; il avait au moins 300 pieds de largeur, mais était peu profond; cependant, il charriait un assez gros volume d'eau. Immédiatement en amont de l'endroit où nous le traversâmes, il était rejoint par un grand creek venant de l'ouest; le cours d'eau principal, aussi loin que je pus voir en remontant sa vallée, venait du sud-ouest.

Avant d'atteindre la rivière de la Paix, je traversai neuf creeks, dont deux passablement grands. Quelques-uns des sauvages que je rencontrai à Saint-Jean prétendaient bien connaître cette région, et m'assurèrent que tous ces creeks se jetaient dans la rivière en question, qu'ils affirmaient être celle des Pins du Nord, laquelle se jette dans la Paix à vingt-cinq milles en bas du fort Saint-Jean. Ils m'assurèrent de plus que tous les creeks que j'avais traversés entre elle et la Paix s'y jetaient avant de rejoindre cette dernière, et le fait est que je n'ai pas vu un seul cours d'eau entrer dans la Paix entre Saint-Jean et la rivière aux Pins, qui correspondent en grosseur avec ceux que j'avais traversés à quelques milles de ce dernier cours d'eau.

A une quinzaine de milles de l'endroit où nous traversâmes la rivière aux Pins, nous rencontrâmes la vallée d'un assez gros cours d'eau qui descendait au sud-est. Nous suivîmes cette vallée pendant trois jours. Je dois dire ici que nous vîmes beaucoup de sentiers de sauvages et de pistes de chevaux le long de notre route, dont nous suivîmes plusieurs pendant un temps considérable, après quoi nous les perdions dans quelque grande savane ou morceau de prairie, ou bien ils s'éloignaient tellement de notre direction que nous les abandonnions. Lorsque nous étions sur ces pistes, nous avions bon pied, mais elles nous menaient fréquemment à de longues distances dans une direction contraire à celle que nous voulions aller, et nous perdions beaucoup de temps à les chercher lorsque nous les avions perdues, en sorte que leur avantage pour nous n'était pas sans mélange. Beaucoup de ces sentiers sont bien tracés et battus, et nombre d'entre eux conduisent sans doute d'un terrain de chasse à un autre. La plupart suivent les cours d'eau.

Après avoir suivi ce cours d'eau pendant trois jours, il devint passablement grand, mais fît un brusque détour à l'est dans une étroite et profonde vallée dont les flancs étaient trop escarpés et trop rudes pour y passer. Nous l'abandonnâmes donc et continuâmes à avancer dans l'est pendant un peu plus d'une journée, lorsque nous arrivâmes de nouveau sur un gros cours d'eau, que les sauvages à Saint-Jean me dirent être le même que celui que nous avions déjà suivi pendant trois jours. Nous continuâmes à le descendre pendant encore une journée et demie, et dans cette portion nous rencontrâmes un lac de six à sept milles de longueur et large d'environ un mille, après quoi il tourne brusquement à l'est, direction qu'il conserve, me dirent les sauvages, jusqu'à ce qu'il rejoigne la rivière aux Pins. Le fait est que ce cours d'eau est celui qui a été indiqué jusqu'ici sur nos cartes comme étant la rivière aux Pins, quoiqu'il semblerait, d'après ce qui précède, que ce n'en est qu'un bras. Un cours d'eau assez gros se jette dans celui-ci à environ trente milles de la rivière de la Paix, venant de l'ouest.

En arrivant à Saint-Jean, je trouvai tous les sauvages qui chassent et traitent dans les environs campés autour du poste. De quelques-uns d'entre eux qui paraissaient bien connaître le pays, j'obtins quelques renseignements au sujet de la partie qui se trouve au nord du fort. Je fis une esquisse de ma route de la rivière du Chef Sicannie à Saint-Jean, et deux ou trois d'entre eux en reconnurent les caractères principaux et me donnèrent les noms que j'ai déjà donnés. De plus, ils m'aidèrent à faire une carte-esquisse du système hydraulique au nord-est du fort. Ils me dirent qu'à quarante-cinq ou cinquante milles au N.N.-E du fort Saint-Jean, il y avait une grande crête qu'ils appelaient des montagnes, quoique pour eux chaque coteau est une montagne. Comme ils la marquèrent, cette crête court nord-ouest et sud-est et

s'étend sur une longueur de vingt-cinq à trente milles. Ils disent que la rivière à la Bataille, qui se jette dans la Paix à près de trois cents milles en aval de Saint-Jean, prend naissance dans une grande savane qui s'étend au sud-est de la crête; baucoup de petits creeks sortent de cette savane et se dirigent à l'est; ils se réunissent bientôt et forment un assez gros cours d'eau, le long duquel la contrée, aussi loin qu'ils l'ont descendu, est comparativement sèche, avec des morceaux de terrain de prairie et de pré par-ci par-là, le long de ses berges. A l'est de cette crête, un autre cours d'eau prend naissance de la même manière. Celui-ci, disent-ils avoir appris d'autres sauvages, court très loin dans un grand lac, et d'une certaine partie de ce cours d'eau les sauvages avaient l'habitude de traverser à la rivière de la Paix par un long portage. Ils croient que c'est la rivière au Foin, bien qu'ils ne la connaissent pas sous ce nom. Une vaste savane s'étend le long du versant est, dans laquelle il y a beaucoup de lacs, dont quelques-uns ont de cinq à sept milles de longueur. Des cours d'eau sortent de ces lacs et s'en vont au nord-ouest pour se réunir en un cours d'eau qu'ils disent gagner le nord et tomber dans une rivière sur laquelle il y a des postes où d'autres sauvages qu'ils avaient rencontrés vont traiter. C'est probablement la rivière Nelson, dont j'ai déjà donné une description qui m'avait été fournie par un sauvage au fort Nelson. L'on remarquera que les traits caractéristiques mentionnés sont communs aux deux rapports.

A Saint-Jean, je me procurai deux chevaux, et au bout d'une couple de jours je parvins à faire consentir trois sauvages à accompagner mes deux hommes pour aller à la cache de la rivière du Chef Sicannie, en amenant les chevaux avec eux aussi loin possible, ce qui devait être au moins à une vingtaine de milles de la cache; et l'un des sauvages que j'avais engagés dit qu'il connaissait un chemin par lequel il pouvait arriver à sept ou huit milles de la cache, et laisser les chevaux sous la garde de l'un d'entre eux pendant que les autres s'y rendraient et rapporteraient les effets, laissant le canot où il était. Comme de coutume avec les sauvages, il fallut encore deux jours avant qu'ils ne fussent prêts à partir; ils me faisaient constamment quelques nouvelles demandes et me représentaient les dangers qu'ils allaient courir, en conséquence de quoi ils pensaient que, comme "grand chef," je devais les payer libéralement. Ils se font les idées les plus extravagantes de leurs services, et ils en calculent la valeur et l'importance d'après le rang et la richesse de celui qui les emploie. Enfin, après un long pow-wow de près de trois jours, ils se mirent en route dans l'après-midi du 25. Ils accompagnèrent mes hommes pendant une journée et demie, après quoi ils commencèrent à bouder et refusèrent d'aller plus loin, quoiqu'ils eussent été les plus énergiques à blâmer les sauvages qui nous avaient abandonnés sur la rivière du Bras Est; tout le campement exprima un grand déplaisir de la conduite de ces individus, protestant que jamais ils ne se rendraient coupables d'une vilenie, et ils en parlaient en termes rien moins que flatteurs. Après s'être convaincus qu'ils ne voulaient pas aller plus loin, l'un de mes hommes revint à cheval au poste et essaya d'en avoir d'autres pour les remplacer, mais il ne put y réussir, et il lui fallut retourner auprès de son compagnon et le ramener. Dans tous les cas, ils n'auraient pas pu se rendre à la cache, car le lendemain il survint une forte tempête de neige qui dura pendant plusieurs jours, et il tomba tant de neige que les chevaux n'auraient pas pu continuer. Si les sauvages eussent continué pendant une journée ou deux de plus, ils auraient été parfaitement justifiables de revenir; mais lorsqu'ils le firent ils trahirent leur véritable caractère sans aucune excuse.

Dans l'intervalle, après leur départ, je commençai à faire mes préparatifs pour descendre la rivière de la Paix jusqu'à Dunvegan et la rivière aux Boucanes, puis de là par le Petit lac des Esclaves et le Débarcadère d'Athabaska jusqu'à Edmonton, en faisant les observations nécessaires sur ma route. A Edmonton, si mes hommes ne m'avaient pas alors rejoint, je prendrais les mesures nécessaires pour les faire venir. J'espérais par là sauver du temps, car ils n'avaient pas besoin de moi pour retrouver le chemin de la cache, tandis que j'avais besoin de tout mon temps pour prendre des observations, car je m'attendais à être retardé en cela par le mauvais temps. J'achetai un canot et étais sur le point de partir dans l'après-midi du lundi, 26 octobre, lorsque l'on vit un chaland de traiteur qui descendait la rivière à la dérive en route

pour la Vermillon, à environ cinq cents milles plus bas. Peu de temps après, un radeau descendit aussi ; le chaland et le radeau accostèrent et passèrent la nuit au poste, et je me décidai à laisser mon canot pour mes hommes, afin qu'ils pussent descendre à leur retour. Dans la matinée de mardi, le 27, je partis pour descendre la rivière sur le radeau, qui appartenait aux fils du révérend J. G. Brick, qui demeure à la rivière aux Boucanes. Ils retournaient chez eux après un voyage aux montagnes.

J'appris plus tard que j'étais à peine hors de vue du fort lorsque mon homme était revenu pour me dire que les sauvages les avaient quittés, et pour essayer d'en engager d'autres, comme je l'ai déjà dit. Je n'étais pas rendu à plus de six ou sept milles du fort lorsqu'il commença à neiger, et la neige continua de tomber jusqu'à ce que nous fûmes arrivés à Dunvegan, tard dans la soirée du 29. Le lendemain de notre départ de Saint-Jean, la glace commença à se former sur la rivière, et elle augmenta bientôt tellement qu'elle remplissait la rivière d'un bord à l'autre. Je m'étais proposé de faire un relèvement à la grosse de la rivière entre Saint-Jean et Dunvegan, mais la neige était si épaisse que nous pouvions rarement voir les bords de la rivière, ce qui mettait hors de question toute tentative de relèvement. Avec tant de glace flottante, il était fort difficile de conduire notre radeau, et souvent nous avions beaucoup de difficulté à le tenir dans le chenal. Dans l'après-midi du 28, nous dépassâmes le chaland, qui bientôt après, dans l'obscurité du soir, alla s'échouer sur un banc de gravier. Il fallut près de trois jours au propriétaire et à son équipage de quatre hommes pour le remettre à flot. Je ferai remarquer ici qu'il y a peu d'occupations moins amusantes que d'être assis sur un radeau ou un bateau à grelotter de froid et écouter le frottement incessant de la glace à mesure qu'elle descend lentement à la dérive. Ce charriage de glace est commun à toutes les rivières du nord et dure généralement de deux à quatre semaines avant qu'elle prenne solidement. A mesure qu'elle descend, des portions sont rejetées sur les bords et s'y arrêtent ; d'autres portions s'attachent à celle-ci, et de cette façon il se forme graduellement une frange de glace de chaque côté de la rivière, qui s'élargit jusqu'à ce qu'il n'y ait plus qu'un étroit chenal où passe le courant le plus vif, dans lequel la glace continue de dériver jusqu'à ce qu'elle s'accumule et prenne. Il arrive souvent que ces amoncellements sont brisés par la force du courant, et emportés en bas de la rivière, emportant avec eux toute la glace de la rivière, qui peut descendre plusieurs milles avant de s'arrêter. Il en résulte qu'en hiver les rivières du nord sont loin d'offrir une surface unie ; de fait, il est souvent difficile de les traverser à cause de la hauteur et des aspérités de ces amoncellements de glace brisée, le seul endroit où l'on puisse marcher étant près des rives.

A Dunvegan, il me fallut attendre jusqu'au mardi, 3 novembre, avant de pouvoir me procurer un cheval et un traîneau pour me rendre à la rivière aux Boucanes. Je passai la plus grande partie de ce temps à lire de vieux journaux et recueillir des renseignements, dont je donnerai quelques-uns plus loin. Je pris aussi quelques observations, dont je parlerai aussi plus tard.

J'arrivai à la mission de M. Brick, près de l'embouchure de la rivière aux Boucanes, dans la matinée du jeudi, 5 novembre. Ici, il me fallut rester jusqu'au mercredi, le 18, parce qu'il n'y avait aucun moyen de traverser la rivière, la glace charriant en trop grande abondance.

Le 13, mes deux hommes me rejoignirent, s'étant rendus de Saint-Jean à Dunvegan dans mon canot, et de Dunvegan chez M. Brick par terre.

Le 18, je descendis à la traverse de la rivière de la Paix, mais il me fut impossible de traverser. La glace était prise de la veille, mais n'était pas encore assez forte pour porter un homme. Je fus donc obligé de passer la nuit sur le côté ouest de la rivière. La nuit fut nuageuse et douce, et la glace n'était pas beaucoup plus forte le lendemain, mais en faisant bien attention on pouvait trouver un chemin en passant là où la glace flottante était le plus épaisse et plus forte. Il nous fallut traîner nos effets après nous, car nous craignions de nous aventurer avec ce poids de surplus sur la glace. Aussitôt que nous eûmes traversé, j'envoyai un homme à pied à ce que l'on appelle les " Hangars aux Animaux," à une trentaine de milles de là sur le chemin du Petit lac des Esclaves, afin d'avoir une voiture et un cheval pour nous transporter avec nos effets à ce dernier endroit. La voiture arriva dans la soirée du 20, et le

lendemain matin nous partîmes pour le Petit lac des Esclaves, où nous arrivâmes dans la nuit du lundi, le 23.

Comme il était absolument nécessaire que je fisse quelques observations ici, et que le temps était défavorable, il me fallut y rester pendant une semaine, et nous en repartîmes dans la matinée du mardi, 1er décembre. Pour transporter notre bagage et nous aider, nous prîmes deux attelages de chiens, avec lesquels nous atteignîmes le Débarcadère d'Athabaska dans la soirée du 7. La distance est d'environ 175 milles.

Je restai au Débarcadère les 8, 9, 10 et 11, parce que je ne pouvais me procurer de moyens de transport à Edmonton. Je réussis à faire quelques observations ici, Le matin du 12, je partis du Débarcadère avec mes hommes et un voiturier et une voiture appartenant à la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Comme le temps était beau et les chemins bons, nous voyageâmes rapidement et atteignîmes Edmonton à dix heures du soir, le 13. Je payai l'individu que j'avais engagé ici durant l'été, et m'occupai de certaines choses se rattachant à mon ouvrage. Comme il fallait que je fisse quelques observations ici, je ne pus les faire à temps pour me permettre de prendre le train de Calgary le mercredi, 16, et je fus forcé d'y rester jusqu'au 18, car il n'y a que deux trains par semaine entre Edmonton et Calgary. Ceci termine le compte-rendu de mon voyage d'Edmonton et retour. Comme le reste du trajet ne se compose que d'un voyage routinier, il ne pourrait offrir aucun intérêt ici.

POSITION GÉOGRAPHIQUE DES PRINCIPAUX POINTS VISITÉS.

Avant de partir d'Ottawa, l'arpenteur général m'avait donné deux chronomètres de poche, l'un de Frodsham, n° 9699, et l'autre de Barraud et Lund, n° $\frac{3}{2525}$; de plus, j'avais le mien propre, de Jones, n° 78288. J'en calculai soigneusement la marche avant de partir, mais je trouvai qu'ils marchaient mal, surtout celui de Barraud et Lund. Je me proposais de m'en s'ervir pour trouver la longitude des points où je ferais des observations par la différence du temps entre le point de départ et les points d'observations. Je voulais faire d'Edmonton mon point de départ, et la différence de temps connue entre cet endroit et Ottawa m'aurait aussi donné une idée de la manière dont se comportaient mes chronometres en voyage, mais malheureusement le temps fut trop pluvieux et nuageux, pendant que j'étais à Edmonton, pour me permettre de faire les observations nécessaires. J'étais trop pressé pour attendre que je pusse les faire, et je m'en occupai moins parce que j'espérais que je pourrais les faire au Débarcadère d'Athabaska, dont je ferais mon point de repère et déterminerais la position en revenant, lorsque j'aurais plus de temps à moi. Au Débarcadère, j'eus encore la malchance d'avoir du temps nuageux, et il en fut de même à McMurray, en sorte que je ne pus faire d'observations qu'au fort Chippéwayane. Je déduisis la mesure du chronomètre en faisant une observation à chaque extrêmité de la levée que j'avais faite sur le Grand lac des Esclaves, et en déduisant la différence de longitude de ses points extrêmes. En établissant le mieux possible la mesure des chronomètres entre Ottawa et le fort Chippéwayane, la longitude de ce dernier point rapportée à Ottawa se trouve comme il suit : Frodsham, 111° 8′ 16″, Barraud et Lund, 111° 11′ 45″, et Jones, 111° 11′ 10″; moyenne, 111° 10′ 24″. La longitude donnée par sir J. H. Lefroy dans son journal d'une levée magnétique d'une partie du Canada est de 111° 18′ 40″, qu'il dit être la moyenne de celle de Franklin, déterminée en 1820 et 1826, laquelle est déduite, je pense, des distances lunaires. Je ne pouvais aucunement déduire de mes chronomètres cette dernière valeur, et comme, en général, les distances lunaires ne sont pas très exactes, j'ai pris la première valeur comme étant la longitude de ce point et en ai fait mon point de repère. La latitude déduite des hauteurs circumméridiennes des étoiles m'a donné 58° 43′ 02″. Lefroy l'a déterminée en septembre 1843 et en juillet 1844, et a trouvé respectivement 58° 42′ 58″ et 58° 43′ 09″; moyenne, 58° 43′ 03.5″. Il cite Franklin, qui donne 58° 42′ 35″.

A partir de Chippéwayane, la marche de mes chronomètres comparés entre eux est assez bonne. Au fort Smith, je fis des observations et trouvai la latitude 60° 01′ 51″. La longitude rapportée à ma position de Chippéwayane, donnée plus haut est, par Frodsham 111° 56′ 03″, par Barraud et Lund 112° 02′ 17″, par Jones 112° 01′ 56″: moyenne, 112° 00′ 05″.

Je trouvai que le fort Résolution, sur le Grand lac des Esclaves, d'après les attitudes circumméridiennes, était dans la latitude 61° 10′ 35″. Lefroy, en 1844, le porte à 60° 10′ 42″, et Franklin, en 1825, à 61° 10′ 26″. La longitude de Franklin, la même année, est 113° 45′ 00″, et celle de Simpson, en 1836, 113° 48′ 00″; la mienne, rapportée à la position de Chippéwayane, par Frodsham, 11° 49′ 32″, par Barraud et Lund, 113° 56′ 16″, et par Jones, 113° 50′ 45″: moyenne, 113° 51′ 51″.

Je trouvai l'embouchure de la rivière au Foin, sur la rive est, à environ un quart de mille du lac, dans la latitude 66° 51′ 40″; longitude par Frodsham, 115° 56′ 01″, Barraud et Lund, 116° 01′ 15″, Jones, 115° 58′ 25″: moyenne, 115° 58′ 34″. Ceci est beaucoup plus à l'ouest que Lefroy ne la porte, sa position étant 115° 18′ 00″, qui paraît être par comput. Nos longitudes de Résolution ne diffèrent que d'environ sept minutes, ou à peu près quatre milles. Or, la différence de longitude entre Résolution et l'île du Mort, déduite de mon mesurage micrométrique, qui doit être bien près d'être exact, est de 0° 40′ 03.7″, ce qui placerait ce dernier point dans 114° 31′ 54.7″, donnant à peu près quarante-sept milles entre les positions assignées à l'île du Mort et à la rivière au Foin, ce qui, d'après le temps pris pour aller en canot sur cette partie du lac en 1888 et en 1891, n'est pas loin d'être vraie, car il nous fallut presque deux jours pour faire le trajet dans les deux cas, en sorte que je n'hésite aucunement à adopter mes propres localisations, bien qu'elles dépendent entièrement sur la marche de mes chronomètres, qui n'était pas aussi satisfaisante qu'elle aurait pu l'être.

Je trouvai que le fort Providence était dans la latitude 61° 20′ 38″ d'après la hauteur circumméridienne des étoiles; longitude par Frodsham, 117° 54′ 46″, Barraud et Lund, 118° 00′ 45″, Jones, 117° 57′ 41″: moyenne, 117° 58′ 43″. Je ne trouve rien dans Lefroy qui pourrait servir à indiquer la position actuelle du fort. Entre les forts Providence et Simpson, je déterminai la position de différents points, mais comme ils ne se rapportent qu'à des points sur ma levée de la rivière, il est inutile d'en dire davantage à leur égard.

Mes observations au fort Simpson le placent dans la latitude, d'après les hauteurs circumméridiennes du soleil, 61° 51′ 44″; par la hauteur de l'étoile polaire, 61° 51′ 43″. Lefroy cite T. Simpson, qui donne sa latitude, en 1837, comme étant 61° 51′ 25″; la sienne propre, en 1844, 61° 51′ 42″. Il cite aussi la longitude de Simpson, déduite d'un certain nombre de distances lunaires, comme étant 125° 25′ 15″, mais il observe que "ceci est à peu près huit minutes à l'est de la position assignée par Franklin." Mes chronomètres indiquent: Frodsham, 121° 39′ 55″, Barraud et Lund, 121° 45′ 39″, Jones, 121° 43′ 01″: moyenne, 121° 42′ 52″. Cela est à peu près neuf milles et demi plus à l'ouest que les observations de Simpson ne le placent, et à peu près cinq de plus que par celles de Franklin.

Entre les forts Simpson et aux Liards, je fis de nombreuses observations, mais comme je ne les faisais que pour déterminer des points sur mon mesurage par cheminement de la rivière aux Liards, je n'en parlerai pas ici. Ma carte indiquera leurs positions lorsqu'elle sera publiée.

Je trouvai que le fort aux Liards était dans 60° 14′ 18″ d'après les hauteurs circumméridiennes de *a* de l'Aigle, et 60° 13′ 44″ d'après les hauteurs de la Polaire: moyenne, 60° 14′ 1″. Longitude par Frodsham, 123° 54′ 16″, Barraud et Lund, 123° 59′ 18″, Jones, 123° 57′ 01″. Ce poste a jusqu'ici toujours été porté sur nos cartes comme étant dans la Colombie-Britannique, mais il se trouve à environ seize milles au nord de la frontière nord de cette province, M. McConnell, de la commission géologique, a visité ce poste en 1887 et paraît, d'après sa carte, avoir trouvé la latitude à peu près la même que la mienne; et si nous tenons compte de la différence de position à Simpson mentionnée plus haut, sa longitude est aussi très rapprochée de la mienne.

Mon camp sur la rivière du Bras Est, à environ trois quarts de mille en amont de son confluent avec celle des Liards, se trouvait dans 59° 31′ 18″ d'après les hauteurs circumméridiennes de *a* de l'Aigle; et sa longitude par Frodsham, 124° 29′ 16″, Barraud et Lund, 124° 30′ 02″, Jones, 124° 29′ 40″: moyenne, 124° 29′ 39″.

Entre l'embouchure de la rivière et le fort Nelson, je fis des observations pour déterminer certains points de mon relèvement, mais de même que pour la rivière aux Liards, je n'en donnerai les résultats que sur ma carte.

Je trouvai le fort Nelson, par les hauteurs circummeridiennes de *a* de l'Aigle, dans la latitude 58° 49′ 38″, par les hauteurs de la Polaire, 58° 48′ 49″: moyenne, 58° 49′ 18″. Longitude d'après Frodsham, 122° 53′ 53″, Barrand et Lund, 122° 56′ 30″, Jones, 122° 55′ 55″: moyenne, 122° 55′ 06″.

Au camp où les sauvages m'abandonnèrent, ainsi que je l'ai raconté, je déterminai ma position comme étant en latitude 57° 17′ 25″; longitude par Frodsham, 122° 18′ 01″, Barraud et Lund, 122° 19′ 15″, Jones, 122° 18′ 47″: moyenne, 122° 18′ 41″. Cet endroit se trouve à environ quatre milles au nord et à peu près cinq milles à l'ouest du confluent des rivières du Chef Sicannie et du Bras Est.

Je déterminai la position d'un point sur la rivière en 57° 43′ 25″ de latitude, et 122° 40′ 46″ de longitude par Frodsham, 122° 46′ 00″ par Barraud et Lund, et 122° 44′ 25″ par Jones: moyenne, 122° 43′ 44″.

L'endroit où je quittai la rivière pour le fort Saint-Jean est dans la latitude 57° 31′ 30″ et se trouve, si j'en juge d'après la direction de la rivière, à pas plus d'un mille à l'ouest de la longitude en dernier lieu mentionnée.

Entre la rivière du Chef Sicannie et celle à la Paix, je déterminai sept latitudes, mais pas de longitudes.

Je déterminai la longitude du fort Saint-Jean d'après la différence de temps entre lui et Dunvegan, dont la position a été fixée par un arpentage exact se reliant au système d'arpentage des terres fédérales. Dans l'intervalle compris entre la rivière du Chef Sicannie et celle de la Paix, il me fallut porter mes chronomètres sur mon dos, et ils éprouvèrent beaucoup de secousses et de contrecoups, en sorte qu'ils ne pouvaient guère fixer la position du fort Saint-Jean relativement à celui de Chippéwayane avec autant d'exactitude que lorsqu'ils étaient transportés dans mon canot avec bien peu de secousses.

La latitude de Saint-Jean, d'après les hauteurs circumméridiennes de *e* de Pégase, est 56° 11′ 32″, et d'après les hauteurs de la Polaire 56° 11′ 12″: moyenne, 56° 11′ 22″. La longitude, d'après les chronomètres, rapportée à Dunvegan, était, Frodsham, 120° 52′ 34″, Barraud et Lund, 120° 53′ 17″, Jones, 120° 53′ 02″: moyenne, 120° 52′ 54″. L'intervalle entre les observations aux deux endroits a été de neuf jours.

La position de Dunvegan, telle que déduite d'un arpentage réel, est, latitude 55° 55′ 38″; longitude, 118° 36′ 32″. Je fis des observations à Dunvegan, au Petit lac des Esclaves et à Edmonton, afin de trouver l'avance ou le retard des chronomètres.

La position du mât de pavillon au poste du Petit lac des Esclaves, telle que la donne W. T. Thompson dans ses notes d'une levée topographique entre le 5me et 6me méridiens en 188? et 1883, est, latitude 55° 32′ 59·9″, longitude, 116° 11′ 18·6″.

Je trouvai que la latitude du Débarcadère d'Athabaska était de 54° 42′ 31″, et la longitude rapportée à Edmonton (moyenne des trois chronomètres), 115° 15′ 48″. L'intervalle entre les observations faites au Débarcadère et à Edmonton a été de six jours.

RESSOURCES DU DISTRICT.

Comme j'ai déjà fait deux rapports sur les bassins des rivières Athabaska et de la Paix, et un autre sur le fleuve Mackenzie, il ne sera pas nécessaire que j'en parle maintenant d'une manière aussi spéciale que s'ils n'eussent pas déjà été décrits. Dans le cas de la rivière de la Paix, j'en ai visité une partie, l'année dernière, que je n'avais pas encore vue, c'est-à-dire, celle qui se trouve entre Saint-Jean et Dunvegan, et je me procurai aussi beaucoup de renseignements généraux à son égard. Je recueillis aussi dans les journaux de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, à Saint-Jean et Dunvegan, beaucoup de faits utiles concernant les saisons, et j'en fis autant au fort des Liards et au fort Nelson. J'ai déjà parlé du fort Simpson dans mon rapport de 1889, mais je vais consigner ici les faits qui serviront à relier et rendre intelligibles les renseignements donnés alors, et je le ferai aussi à propos des forts McMurray et Chippéwayane.

BOIS.

Et tout d'abord, je vais m'occuper du bois. Sur l'Athabaska, depuis l'embouchure de la rivière Pimbina jusqu'au fort McMurray, la vallée est étroite et de 200 à 300 pieds de profondeur. Dans le fond de la vallée, il y a beaucoup d'épinette et un peu

de peuplier qui ferait d'assez bon bois de construction. Sur les hauteurs, autant que j'ai pu voir, il y a beaucoup d'endroits où l'on en pourrait obtenir de même qualité, mais en général les arbres sont beaucoup plus petits qu'on est habitué à les voir dans les provinces de l'est, bien qu'ils pourraient fort bien supporter la comparaison avec ceux dont on se sert dans les autres parties des territoires. A partir de McMurray jusqu'au lac, les berges sont plus basses et la vallée plus large, jusqu'à ce que, en arrivant près du lac, il n'y a presque plus de berges perceptibles. Ici, il y a beaucoup de belle épinette blanche marchande, mais malheureusement elle ne peut être apportée au marché sans l'aide d'un chemin de fer, les cours d'eau de cette région se dirigeant dans une direction contraire. Cette objection ne s'applique pas avec autant de force à cette partie de la rivière qui se trouve en amont du Débarcadère d'Athabaska, car tout le bois au delà de ce point et sur la Petite rivière et le Petit lac des Esclaves pourrait être facilement flotté jusqu'ici, et comme il n'y a que quatre-vingt seize milles de là à Edmonton par la route des chariots, et que c'est probablement l'endroit où le premier chemin de fer construit au nord d'Edmonton traversera la rivière Athabaska, ses ressources forestières ont une chance d'être exploitées beaucoup plus tôt que celles du bas de la rivière.

Je suis fâché de dire, cependant, que longtemps avant qu'on ne soit obligé d'y avoir recours, une grande partie pourrait bien en être brûlée, car c'est ce qui est arrivé le long de la route entre Edmonton et le Débarcadère.

En 1884, j'ai passé deux fois sur cette route, et j'y vis alors beaucoup de bosquets de belle épinette blanche; mais l'été dernier j'ai vu qu'une grande partie du meilleur de ce bois avait été complètement brûlée. A cette époque les environs immédiats du Débarcadère étaient tous fortement boisés, en bonne partie de bois marchand. L'été dernier, et surtout dans la vallée de la rivière Ta-wat-an-a et son voisinage, la contrée ressemblait à une prairie presque autant que les environs immédiats d'Edmonton.

Comme il n'y a encore aucune nécessité pressante que l'on aille s'établir dans cette région et que le bois aura une valeur plus tard, il est malheureux que les incendies fassent d'aussi grands dégâts, mais dans l'état actuel des choses, il est impossible d'empêcher cela. Sur la Grande rivière des Esclaves et la partie supérieure de la Paix, il y a aussi beaucoup de beau bois, mais comme ces rivières appartiennent au système Arctique, il sera longtemps avant qu'il n'ait une valeur commerciale. Les mêmes remarques s'appliquent au grand lac des Esclaves et au fleuve Mackenzie, dont on pourrait utiliser une assez forte proportion.

Le bois de la vallée des Liards et du Bras Est mérite une mention spéciale. Quoique l'on m'eut dit que je rencontrerais de gros arbres dans les vallées de ces cours d'eau, je ne m'attendais pas à en voir tant de si grosses dimensions.

Partout depuis le fleuve Mackenzie jusqu'aux fourches des rivières du Bras Est et du Chef Sicannie, distance de près de 450 milles par les cours d'eau, il y a de nombreuses et grandes étendues de grosse et bonne épinette blanche, qui ferait du meilleur bois de service que tout ce que j'ai vu ailleurs dans la région. Le cotonnier ou peuplier surtout devient très gros. Sur le Bras Est j'ai vu nombre d'arbres de cette essence qui avaient plus de trois pieds de diamètre près de la terre. Au fort Nelson il y a une grande platière fortement boisée d'épinette et de peuplier de ce genre; je choisis un arbre de moyenne grosseur de cette dernière espèce, l'abattis et lui trouvai les dimensions suivantes; diamètre à la souche, sans compter l'écorce, vingt-neuf pouces, diamètre sans l'écorce à la première branche, dix-sept pouces et demi; longueur depuis le dessus de la souche jusqu'à la première branche, quatre-vingt dix pieds; nombre d'anneaux de croissance, 149. L'écorce ajoutait au moins quatre pouces au diamètre, car elle est très épaisse et légère. J'ai souvent pensé que l'écorce de cet arbre pourrait servir à beaucoup de choses pour lesquelles on emploie du liège, car elle lui ressemble un peu en apparence et en légèreté, mais en général elle n'est pas aussi molle.

Comme le bois que l'on trouve sur ce cours d'eau existe aussi sur le plateau d'épanchement de l'océan Arctique, on peut dire qu'il n'est pour le moment d'aucune utilité.

Le long de ma route entre la rivière du Chef Sicannie et celle de la Paix, je n'ai pas vu beaucoup de bois qui pourrait être employé à autre chose qu'au chauffage et aux clôtures, si on en avait jamais besoin dans la région. Celui qui existe près de la rivière du Chef Sicannie est généralement rabougri, une bonne partie très petit et très épais, tellement qu'il est fort difficile de s'y frayer un passage, quoiqu'il n'ait généralement pas plus d'une couple de pouces d'épaisseur et huit ou dix pieds de hauteur.

Il y a des crêtes par-ci par-là sur lesquelles croît le pin de Banks, qui atteint six à huit pouces de diamètre et de quarante à cinquante pieds de hauteur, mais ce bois n'est d'aucune utilité pratique. Il y a des bosquets de tremble qui pourraient servir à faire des billots pour construire des cabanes.

A mesure que l'on approche de la Paix, les arbres deviennent plus gros et plus propres à la construction, quoiqu'une très grande proportion ne soit encore que de la broussaille. Une bonne partie de ce que j'en ai vu pourrait être flottée sur la rivière aux Pins et ses affluents dans la rivière de la Paix.

Le bois le plus nombreux ici, comme partout ailleurs dans cette région, est l'épinette blanche; l'on rencontre parfois un bosquet de bon tremble, et en quelques endroits j'ai vu du pin de Banks, haut, de bonne grosseur, et dont le tronc était assez net pour fournir deux ou trois bons billots par arbre.

J'ai vu bien peu de merisiers, et ils avaient généralement mois de six pouces de diamètre et étaient rabougris.

Sur la rivière de la Paix, entre le fort Saint-Jean et la rivière aux Boucanes, on pourrait trouver passablement de bon bois sur un grand nombre de platières dans le fond de la vallée de la rivière, mais je pense qu'il n'y en a pas beaucoup plus qu'il en faudra pour répondre aux besoins du district plus tard Dans tous les cas, sans communication par chemin de fer, il n'est d'aucune utilité pour les parties habitées des territoires, même si on en avait besoin, et d'ailleurs je suis convaincu qu'on peut y en apporter de meilleur et à meilleur marché d'autres parties du pays. Autant que j'ai pu voir et apprendre au sujet des hauteurs des deux côtés de la rivière, il ne s'y trouve pas une grande quantité de bois marchand, car il s'y trouve beaucoup de prairies et de savanes, dont le bois est généralement trop petit pour servir à autre chose qu'au chauffage et au clôturage.

Sur le chemin entre la traverse de la rivière de la Paix et le Petit lac des Esclaves, bien qu'il y ait beaucoup de bois, il n'y en a pas beaucoup qui pourrait servir à la construction, et je suppose qu'il en est à peu près de même pour tout ce district. Il est vrai qu'on pourrait tirer une grande quantité de bois de service sur cette route, mais elle serait tout de même peu considérable relativement à l'étendue de la surface qu'il faudrait dépouiller. Je croirais, d'après l'apparence des forêts autour du Petit lac l'Esclave, que l'on pourrait tirer une grande quantité de bois de service de ces environs, et les moyens de l'amener au débarcadère d'Athabaska sont faciles et peu dispendieux—c'est-à-dire, en descendant le lac de la Petite rivière des Esclaves jusqu'à l'Athabaska, et de là au débarcadère.

Il y a plusieurs cours d'eau qui entrent dans le lac des deux côtés et qui permettraient sans doute d'avoir accès au bois jusqu'à plusieurs milles du lac. Comme la désagrégation de certains bois en pulpe et sa conversion en différents articles d'utilité générale est maintenant un fait accompli, il est possible que le bois particulier à cette région soit plus tard employé à cet effet. On m'a dit que le bois du peuplier, ordinairement appelé cotonnier, fait de très bonne pulpe pour la fabrication du papier, et il peut se faire que les vastes forêts de nos régions septentrionales, qui en contiennent tant, soient aussi exploitées dans ce but. L'épinette blanche ne me paraît pas être de la qualité fournie à la fabrique E. B. Eddy, de Hull, P.Q., pour la fabrication des articles qu'on y fait, mais elle pourrait peut-être servir au même usage en lui faisant subir un traitement modifié. Cependant, comme je l'ai déjà dit, l'utilisation du bois de tout ce district dépend entièrement des communications par chemins de fer avec les parties habitées du pays, ce qui est une question que l'avenir seul résoudra.

D'après les renseignements que j'ai reçus du comte de Sainville au sujet de la contrée qui avoisine le delta de la Mackenzie, il paraît qu'il n'existe pas de bois d'une grosseur exploitable près de la côte.

Les montagnes du Caribou (*Caribou Hills*), qui s'étendent le long de l'estuaire sur le côté est, sont partiellement boisées de petite épinette blanche. Ces collines, dit le comte de Sainville, sont à environ 1,200 pieds au-dessus de la mer à leur extrémité sud (dont il ne donne pas la position), et s'étendent sur environ vingt de l'est à l'ouest. Elles diminuent de hauteur en gagnant le nord jusqu'à ce que, à leur extrémité, elles n'aient pas plus de 200 pieds sur la côte Arctique.

Le principale essence le long de la côte est une espèce de saule.

En mai 1890, M. McKinlay, officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson en charge du fort Résolution, fit un voyage avec M. Pyke à ce que l'on appelle "Terres stériles," au nord du Grand lac des Esclaves. Pendant que j'étais à son poste cette année, il m'a donné des notes très complètes sur son voyage. Il a depuis eu la complaisance de m'envoyer le journal qu'il avait tenu pendant cette expédition, et je vais ici donner les renseignements que j'ai puisé de ces deux sources qui se rattachent à un rapport comme celui-ci. Personne d'entre eux n'a fait d'observations pour déterminer la position géographique d'aucun des points qu'ils ont visités, et j'ai compris de lui qu'ils avaient simplement reconnu ces positions d'après les contours des lacs et la direction des cours d'eau tels qu'indiqués sur une carte qu'ils avaient emportée. Je donnerai un compte-rendu plus complet de ce voyage plus loin, mais je me contenterai ici de reproduire les remarques de M. McKinlay sur les bois de cette région. La contrée au nord du lac " est exactement semblable à celle au nord du fort Chippéwayane sur le lac Athabaska, et vous savez comment elle est." D'après cette description, je ne puis dire qu'il s'y trouve beaucoup de bois qui ait quelque valeur. Il dit que le bois, tel qu'il était, se continuait jusqu'à une cinquantaine de milles au nord du lac; il s'éclaircit ensuite et disparaît bientôt, à l'exception de quelques bosquets d'épinette blanche dans les endroits bien abrités. Dans quelques-uns de ces endroits, on trouve des touffes d'épinette qui pourraient faire d'assez bons billots. Ils ne réussirent pas à descendre plus bas que la rivière de Back ou du Poisson (ou, comme l'évêque Bompas, du district du fleuve Mackenzie, dit qu'on devrait l'appeler, la rivière au Gros-Poisson) et le lac Beachy, lorsque des circonstances adverses les forcèrent à rebrousser chemin. Le long de la rivière de Back ou du Gros-Poisson et du lac Beachy, ils ne virent que du saule, et seulement de temps à autre. En général, ces saules n'atteignent pas plus de cinq à six pieds de hauteur. L'évêque Bompas à vécu dans cette région pendant un grand nombre d'années, peut parler tous les idiomes des indigènes, et en a parcouru une très grande partie, prenant un intérêt général à tout ce qu'il voyait; je crois donc que tout ce qu'il peut avoir à dire sur des questions de ce genre mérite la plus haute considération. Le bois dominant ici est l'épinette blanche et le pin de Banks.

Minéraux.

Les roches et les caractères géologiques des rivières Athabaska, Mackenzie et de la Paix ont été si souvent et si bien décrits qu'il n'est pas nécessaire d'en parler ici en détail. Je n'en dirai donc que ce qui pourra servir à rendre ce rapport intelligible.

Sur la rivière aux Liards, à son confluent avec la Mackenzie, le Gros Cap s'élève de 100 à 200 pieds au-dessus de l'eau, mais comme il n'est formé que d'argile et de cailloux, il n'offre aucune importance au point de vue industriel. Au pied du rapide, il se montre de l'argile schisteuse noire, et le long du rapide il y a de grandes falaises rocheuses coupées à pic, dont une grande partie me paraît être de grès calcarifère, avec quelques affleurements d'argile schisteuse grisâtre. A environ quatre-vingts milles en amont de Simpson, tout près du bord de l'eau sur la rive droite de la rivière, j'ai remarqué un affleurement d'argile schisteuse que l'on pourrait facilement séparer en feuillets ou dalles, et qui était passablement dure et à grain serré. En quelques endroits, j'ai vu que l'on pourrait en tirer des dalles de deux pieds carrés assez facilement. J'en ai apporté quelques petits échantillons, mais j'ai été obligé de les laisser avec mon canot et mon gréement à la rivière du Chef Sicannie. Il m'a semblé que l'on pourrait trouver ici des matériaux d'une certaine valeur industrielle. Les Montagnes viennent tout près de la rivière à la rivière Nahanni, mais je n'ai pas été les voir, en sorte que je ne puis rien dire à propos de leurs roches. En plusieurs endroits j'ai remarqué des berges escarpées de sable et d'argile s'élevant de trente à

cent pieds au-dessus de la rivière. A environ vingt-trois milles en aval du fort aux Liards, une crête rocheuse élevée court du côté est de la rivière sur une courte distance; elle me paraissait être un contrefort des Montagnes, qui ne sont pas à plus de quatre à six milles de distance du côté ouest. Les roches me parurent être les mêmes que celles des Montagnes. A l'embouchure de la rivière Muskeg, l'on voit une falaise de roche d'environ cent pieds de hauteur sur le côté est, mais je n'en étais pas assez près pour voir de quelle espèce de roche elle était composée. A une douzaine de milles en aval du Bras Est, un pic rocheux s'élève à 500 ou 600 pieds au-dessus de la rivière sur le côté est, mais je n'ai pas été assez près pour en distinguer les roches. Beaucoup de pics semblables s'élèvent du côté ouest au pied des Montagnes. Ceux qui aimeraient à voir une description complète de la formation géologique le long de cette rivière la trouveront dans le rapport de M. R. G. McConnell fait pour la commission géologique en 1887. Ce rapport a été publié dans le volume IV des comptes-rendus de la commission, 1888-1889.

Sur la rivière du Bras Est, on ne voit pas de roche en place avant d'arriver à une douzaine de milles de son embouchure. Ici, sur le côté est, un grès à très gros grain, affleure et s'étend sur douze à quatorze milles en remontant la rivière. A l'extrémité nord, il n'a que quelques pieds d'épaisseur, mais à l'extrémité sud il a au moins 500 pieds de hauteur. Il n'y a que quelques petits monticules de la même roche sur le côté ouest. Ces roches offrent un aspect très pittoresque lorsque l'on remonte la rivière. Elles ont pris, sous l'action des agents atmosphériques, des formes crénelées et présentant de magnifiques vues à mesure que l'on avance. J'en ai pris quelques photographies, mais elles ont aussi été laissées avec mes autres effets à la rivière du Chef Sicannie. Cette roche est à très gros grain, et de fait les couches supérieures pourraient être appelées un conglomérat fin de gravier et de sable, mais elle devient plus fine dans les couches inférieures, jusqu'à ce que, à l'endroit où elle atteint sa plus grande hauteur, elle devienne un grès à grain fin gris-verdâtre. Elle tourne subitement en s'éloignant de la rivière à l'extrémité sud. Sur le côté est, plus haut, il y a une rangée de collines qui paraissent formées du même grès. Elles s'élèvent à environ 500 pieds au-dessus de la rivière, et en beaucoup d'endroits elles prennent aussi des formes crénelées semblables à celles du côté est. Elles sont en général éloignées d'une couple de milles de la rivière. Nous n'avons pas remarqué d'autres roches en place jusqu'à environ vingt milles en amont du fort Nelson, où la vallée de la rivière se rétrécit et les berges sont coupées à pic, s'élevant par place à partir du bord de l'eau jusqu'à 600 ou 800 pieds de hauteur. Partout où les roches étaient exposées dans ces collines, elles étaient composées d'argile schisteuse noire, fort désagrégée, qui me rappelait beaucoup celles que l'on voit sur le bas de la rivière de la Paix. A mesure que l'on remonte la rivière, ces hautes berges escarpées deviennent plus élevées, plus à pic et plus caractéristiques de la rivière qu'en bas, se maintenant pendant plusieurs milles en beaucoup d'endroits, et s'ouvrant ensuite en forme de bassins d'un mille ou deux de largeur.

Dans cette argile schisteuse, j'ai vu beaucoup de petites masses nodulaires et de minces bandes de carbonate de fer lithoïde, qui sont aussi caractéristiques des argiles schisteuses de la rivière de la Paix. A un trentaine de milles en remontant, j'ai vu du grès qui recouvrait l'argile schisteuse, et à mesure que l'on monte, la rivière se rapproche davantage de ce grès, jusqu'à ce que, à une soixantaine de milles en amont du fort Nelson, il soit sur le bord de l'eau. Pendant plusieurs milles à partir des fourches de la rivière du Chef Sicannie et du Bras Est, il y a une vallée en forme de bassin de plusieurs milles de largeur, dont les berges s'élèvent en terrasses et sont boisées, les seuls affleurements de roches visibles étant à quelques pointes où la rivière fait de brusques détours. Cela se continue pendant environ quarante-cinq milles en amont des fourches, où la vallée se rétrécit de nouveau et a de 600 ou 800 à 1,200 ou 1,400 pieds de profondeur. La vallée se rétrécit encore à mesure qu'on la remonte, jusqu'à ce que les dix ou douze derniers milles que je parcourus n'étaient plus qu'une gorge dont il était impossible de sortir excepté lorsqu'un cours d'eau venait s'y jeter ou qu'un ravin y débouchait. A l'endroit où je quittai la rivière, mon baromètre indiquait sur la rivière 27·87 pouces, et sur le haut de la berge 26·78, ce qui montrait une montée d'environ 1,100 pieds en cet endroit, qui se trouvait dans la dépression de la vallée d'un creek tributaire. Environ 475 pieds de cette berge consistaient en

argile schisteuse noire et grise, beaucoup plus grossière et plus dure que celle que j'avais vue plus bas, avec quelques minces couches et masses de carbonate de fer lithoïde. Au-dessus de cette roche il y avait du grès, les lits du fond étant d'un gris pâle et ceux de dessus jaunâtres et de texture plus grossière. Ce grès est presque toujours taillé à pic; trois fois j'ai essayé de le gravir, dans des endroits où de la rivière il me paraissait être praticable, mais chaque fois il m'a été impossible de le faire. Tout le long de cette gorge des masses de ce grès, dont beaucoup d'une immense grosseur, parsèment le lit et le bord de la rivière. En plusieurs endroits je vis de très grandes portions de la falaise qui étaient tombées et avaient roulé sur la pente formée par l'argile schisteuse tout récemment. La gorge se continuait aussi loin que je pouvais voir du point où j'ai quitté la rivière, et les sauvages me dirent qu'elle se poursuivait ainsi jusqu'aux montagnes. Dans le voisinage des chutes ils disent qu'elle est très étroite et tellement profonde qu'il y fait noir, mais comme aucun d'eux n'avait jamais été près des chutes, dont ils paraissaient avoir une crainte superstitieuse, alléguant qu'au pied des chutes la gorge produit des bruits étranges, on ne peut trop se fier à ce qu'ils en disent. Les sauvages du fort Nelson décrivent la contrée qu'ils traversent pour aller du système de la rivière aux Liards à celui de la Paix comme étant un pays plat, ainsi que je lai déjà décrit, et disent que la distance d'une rivière à l'autre est d'environ vingt milles; mais les sauvages du fort Saint-Jean, qui me parurent mieux connaître cette région que ceux de Nelson, disent que le portage se fait sur une crête élevée (qu'ils appellent une montagne), et qu'un homme à pied, sans fardeau, met une demi-journée pour aller d'une rivière à l'autre, la plus grande difficulté étant de monter et descendre les flancs escarpés de la montagne, qu'ils disent être partout boisée de petits arbres. Quant aux sauvages de Nelson, il n'y en a que deux ou trois qui paraissent avoir été à la rivière de la Paix par cette route, et il est possible qu'ils parlaient d'endroits différents, quoique tous s'accordaient à dire que les chutes n'étaient pas loin. S'ils parlaient du même endroit, je me fierais plus à ce qu'en disent les sauvages de Saint-Jean. Ces derniers décrivent la rivière du Mi-chemin (*Half-way*) comme ayant beaucoup de roches dans son lit et sur les falaises qui la bordent, et j'infère de leur description que ces roches sont de grès.

Entre la rivière du Chef Sicannie et celle de la Paix, l'on voit beaucoup de falaises de ce grès le long des cours d'eau, surtout à l'endroit où je traversai la rivière aux Pins. J'y ai vu des falaises de plus de quatre-vingts pieds de hauteur, qui avaient pris des formes fantastiques sous l'action des agents atmosphériques.

Sur la rivière de la Paix, une roche qui est apparemment le même grès recouvre un mélange qui paraît être de sable et d'argile schisteuse jusqu'à une certaine distance en aval du fort Saint-Jean, mais le temps neigeux qu'il faisait m'empêcha d'examiner les bords de cette rivière en descendant.

Entre la rivière de la Paix et le Petit lac des Esclaves, on ne voit pas de roches en place le long du sentier, et il n'y en a pas non plus le long du côté nord du lac, ni sur la Petite rivière des Esclaves, à moins qu'on n'appelle roches de l'argile stratifiée et des lits de sable.

Durant tout mon voyage j'ai constamment essayé de trouver des fossiles, surtout sur les rivières du Bras Est et du Chef Sicannie, mais je n'en ai pas découvert, quoique j'aie souvent fait des recherches spéciales à cet effet. Je ne puis pas dire que j'en ai vu même le moindre soupçon. A ce propos, je puis dire que le comte de Sainville m'a donné un cristal qu'il avait trouvé sur le côté ouest du delta du Mackenzie, mais il a été laissé dans ma cache sur la rivière du Chef Sicannie. Il se composait d'une aggrégation de cristaux hexagone rayonnant d'un noyau globulaire. Il me parut être composé d'argile, car il en avait à peu près la couleur, mais donnait une rayure blanche; il était assez tendre, car on le coupait facilement avec un canif. Le comte dit que les cristaux de ce genre étaient passablement nombreux dans l'argile schisteuse le long de la berge occidentale du delta. Il avait aussi trouvé dans le voisinage du delta un curieux fossile qu'il a donné au musée de la rivière Mackenzie. J'ai pris la liberté de l'emporter afin de le faire reconnaître ou classifier, mais il est actuellement avec mes autres effets dans ma cache susdite, et le musée a perdu un fossile très curieux et fort intéressant.

Ce musée a été organisé en 1887 par les officiers de la Compagnie de la Baie-d'Hudson employés dans ce district, dans le but de réunir et conserver des échantillons de tous les animaux et oiseaux particuliers à la région, ainsi que des fossiles ou les curiosités qu'ils pourraient trouver, enfin de tout ce qui pourrait offrir quelque intérêt. Je ne crois pas qu'ils fassent de collections de plantes. S'ils le faisaient, cela ajouterait beaucoup d'intérêt et de valeur à leurs travaux et au monde en général et à leur district en particulier. La compagnie leur a donné l'usage de quelques grandes salles dans l'une de ses maisons au fort Simpson, et déjà ils ont une assez grande collection de fossiles, d'ossements, de curiosités et instruments de sauvages, et de spécimens bourrés de presque tous les animaux et oiseaux que l'on trouve dans le district.

Le capitaine Bell, du vapeur *Wrigley*, s'est montré taxidermiste fort habile et doit nécessairement, à en juger par le nombre de spécimens qu'il a préparés, avoir consacré beaucoup de temps et de travail à la préparation et au montage des peaux. Cette institution devrait recevoir de l'aide et de l'encouragement de la part de tous les amis de l'histoire naturelle et de la science.

On croyait généralement que le fossile que j'en ai rapporté, et qui avait été donné par le comté de Sainville, était un joint de la vertèbre de quelque gros poisson, mais il me paraissait plutôt être quelque espèce d'astérie ou étoile de mer. J'en ai fait une description à plusieurs paléontologistes et j'ai examiné plusieurs gravures de fossiles, mais jusqu'ici je n'ai pu le classer.

MINÉRAUX INDUSTRIELS.

HOUILLE.

On voit beaucoup d'affleurements de houille le long de l'Athabaska et quelques-uns sur le bas de la Mackenzie, qui ont été décrits dans plusieurs des comptes-rendus de la Commission géologique et dans mes propres rapports de 1884 et de 1887-88. Pendant que j'étais au fort des Liards, on me parla d'un très grand gisement situé sur les montagnes à l'ouest du fort. Celui qui me donna ce renseignement, le fils de l'officier en charge, avait vu le gisement, mais ne put me donner aucune idée de son étendue, sinon qu'il était très grand. Il ignorait aussi quelle en était la qualité, mais d'après ses réponses à mes questions, je pense que ce devait être du lignite commun à la région. Je ne pus savoir au juste à quelle distance il se trouvait du poste. Ce jeune homme court beaucoup dons la contrée qui avoisine le poste, durant l'hiver, pour obtenir de la viande des sauvages pour l'usage du poste, et dans l'un de ces voyages les sauvages lui indiquèrent la localité de cette curieuse "pierre"; c'est ainsi qu'il la vit, mais il n'y fit pas beaucoup attention.

Sur le Bras Est, j'ai vu du charbon de transport le long du cours d'eau dans la gorge. Après quelque recherche je découvris la veine assez haut dans l'argile schisteuse, à pas plus de cent pieds en dessous du grès. Là ou je l'ai vue, la veine n'avait pas plus de quatre à cinq pouces d'épaisseur, et je ne pense pas, à en juger par les spécimens de transport que j'ai vus, qu'elle soit beaucoup plus puissante ailleurs dans cette localité. J'en ai apporté un petit échantillon et l'ai remis au Dr Dawson, de la Commission géologique.

A l'endroit où j'ai traversé la rivière aux Pins du Nord, je vis un mince filon de lignite, à peu près des mêmes dimensions et apparence que le précédent. Il se trouvait dans le grès à pas plus de soixante ou soixante-dix pieds de la surface. Je n'ai vu aucun autre indice de ce minéral entre ce point et le Petit lac des Esclaves. On me dit à l'extrémité est de ce lac que les sauvages prétendent qu'il y a du charbon sur l'un des cours d'eau du côté sud du lac. Cela peut être vrai, et c'est probablement le cas, car j'en ai vu beaucoup de gros morceaux dans les matériaux de transport le long de la rive nord-est, qui avaient tout probablement été apportés là par la glace, quoiqu'il soit possible qu'une partie soit venue par la rivière à Martin des montagnes qui se trouvent à la tête de ce cours d'eau.

Le comte de Sainville m'a dit qu'il avait trouvé trois filons de lignite sur les bords de la baie de Hutchinson, sur la côte Arctique. Deux d'entre eux avaient

environ quatre pouces de puissance, mais il n'avait pas pu mesurer l'autre. Comme il les a vus dans des endroits différents, il est possible qu'il n'y ait qu'un seul filon.

BITUME.

Dans mon rapport de 1889. j'ai parlé de l'existence de sources bitumineuses (ou de goudron, comme on les appelle ici,) sur le bord de l'extrémité est du Petit lac des Esclaves. Je ne les avais jamais vues, mais en 1884 les officiers de la Compagnie au poste du Petit lac des Esclaves me parlèrent de leur existence et me dirent qu'un vieux sauvage avait montré des échantillons de ce goudron au poste et en avait aussi apporté à Edmonton. Etant sous l'impression qu'il avait quelque chose d'une grande valeur, il ne voulu pas dire où il l'avait pris, sinon que c'était près de la rivière à Martin.

Depuis, M. R. G. McConnell, dans une étude géologique de cette partie du pays, chercha cette substance dans la localité, mais ne put en découvrir aucune trace ; cela jetait quelque doute sur mon renseignement, mais néanmoins le fait restait que l'on y avait vu du goudron. En descendant l'hiver dernier, ce vieux sauvage vint me voir au poste du Bout-Est (*East-End*). Je le trouvai bien plus disposé à me donner des renseignements sur ces sources qu'il ne l'avait été autrefois, car il avait appris que ce goudron n'avait aucune valeur, au moins pour lui. Il me dit que le goudron suintait du sable, près du bord de l'eau, en de nombreux endroits à peu près à mi-chemin entre la rivière à Martin et la tête du Petit lac des Esclaves. Il ajouta qu'on le trouvait rarement deux fois à la même place, parce que les vagues le recouvraient de sable et de gravier. D'après cela, il semblerait qu'il y a là une étendue de terrain dans lequel il existe, semblable à quelques endroits sur le bas de l'Athabaska, où, après l eau haute dans la rivière, on ne voit aucun indice de sa présence qu'après une journée de soleil bien chaude, alors qu'il suinte à travers le dépôt qui recouvre le sable dans lequel il se trouve. Il parut offensé lorsque je lui dis que son existence était douteuse, et il m'affirma avec chaleur que si la neige ne couvrait pas la terre il m'y conduirait afin de me convaincre par moi-même. Je puis mentionner ici qu'il était venu me voir afin de me montrer du mica qu'il avait trouvé au sud du lac. Il me fallut du temps pour lui faire comprendre que les spécimens qu'il avait apportés ne valaient rien, et ce n'est qu'après avoir été radouci par un bon souper qu'il consentit à répondre à mes questions au sujet de sa localité. Comme je n'avais aucune raison de soupçonner l'existence de roches micacées dans cette région, je le questionnai au sujet de l'endroit et de l'étendue de la roche dans laquelle il l'avait trouvé. Il parut soupçonner, d'après l'intérêt que je paraissais porter à ce fait, que ce mica devait avoir quelque valeur, et pendant longtemps il ne me donna que des réponses évasives. Enfin, je parvins à lui faire dire qu'il l'avait pris dans de gros cailloux pas bien loin du lac, près de l'embouchure d'une petite rivière qui s'y jette du côté sud à une courte distance de l'île.

Dans mon rapport de 1889, j'ai parlé de l'existence d'un puits de gaz naturel sur la rivière Athabaska, en bas des Grands-Rapides. Je ne pus en parler que par ouï-dire, mais en descendant la rivière l'été dernier, je le cherchai et le trouvai. Il est situé à environ dix-sept milles des Grands-Rapides, sur le côté sud de la rivière, en face d'une haute falaise de grès sur le haut de laquelle tout le bois a été brûlé. Il y a une assez grande étendue de la rivière ici dans laquelle le gaz bouillonne, et sur la grève, tout près du bord de l'eau, il y a une couple de fissures dans la berge d'argile par lesquelles il s'échappe. J'y mis le feu, et il brûla avec une flamme considérable pendant assez longtemps, et je le quittai qui brûlait encore.

OR.

On trouve de l'or en petite quantité sur la rivière de la Paix, et aujourd'hui il y a plusieurs mineurs sur ce cours d'eau. L'un d'entre eux (M. Burbank) croit que l'or que l'on trouve dans la rivière est renfermé dans la soi-disant argile schisteuse-sableuse noire qui est tout près du bord de l'eau dans le voisinage du fort Saint-Jean. Il l'essaya et y trouva de petites quantités de métal; de là il infère que c'est l'érosion de ces berges par la rivière qui renouvelle l'or dans les barres. Dans ce

cas on pourrait dire que l'exploitation hydraulique paierait, mais comme cette argile schisteuse est recouverte d'une immense épaisseur de grès, cette exploitation serait bientôt épuisée.

La carbonate de fer lithoïde dont j'ai déjà parlé à propos des roches du Bras Est et de la rivière du Chef Sicannie ne peut guère être classé parmi les minéraux industriels, sa quantité, sans parler de sa qualité, étant si minime.

M. McKinlay, dans ses courses au nord du Grand lac des Esclaves, n'a vu que quelques petits spécimens de mica. Il paraîtrait, d'après sa description, que les roches sont toutes laurentiennes.

Comme la distribution générale des roches pétrolifères dans les vallées de l'Athabaska, de la Paix et de la Mackenzie est assez bien connue, il est inutile d'en parler ici. Les rapports du Dr Bell et de M. R. G. McConnell, de la Commission géologique, en donnent une description générale et technique assez complète; et moi-même, dans mon rapport de 1889, j'ai donné quelques renseignements à ce sujet.

Je n'ai ni vu ni entendu parler d'autres minéraux qui offrent quelque intérêt au point de vue industriel.

RESSOURCES AGRICOLES DU DISTRICT.

Dans mon rapport de 1889, je me suis étendu un peu au long sur les ressources agricoles des districts des rivières Athabaska, de la Paix et Mackenzie. Je me bornerai donc ici principalement à ce que j'ai vu sur les rivières aux Liards, du Bras Est et de la Paix supérieure, et ne mentionnerai les autres parties de mon voyage qu'en passant.

Je dois dire tout d'abord que l'été de 1891 a été exceptionnellement sec, et qu'en conséquence les jardins sur l'Athabaska, la Grande Esclave et la Mackenzie n'offraient pas une aussi belle apparence que celle qu'ils avaient lors de mes visites antérieures.

Le fort Providence était tellement infesté de sauterelles que tout le grain avait été coupé jusqu'à terre, et qu'on ne voyait absolument que le pied des tiges. On y avait cultivé du blé avec plus ou moins de succès pendant plusieurs années, et le fait que dans la latitude 61° 20′ 38″ il avait été complètement dévoré par les sauterelles est en lui-même digne de remarque.

Au fort Simpson, les jardinages et le grain, bien qu'ayant assez belle apparence, n'étaient pas aussi beaux que ce que j'y avais vu en 1888, précisément à la même époque de l'année, bien qu'ils pussent supporter favorablement la comparaison avec ceux de localités situées à dix et quinze degrés plus au sud. A cette époque (du 25 au 28 août), les jardinages étaient bien avancés; on mangeait des pois verts, de même que des choux, des pommes de terre, des carottes et autres légumes, qui tous étaient gros et d'un goût excellent, L'orge était courte et rabougrie par la sécheresse, mais d'assez bonne qualité. En 1888, l'officier de la Compagnie en charge du poste avait des érables à Giguières qu'on lui avait envoyé du Manitaba pour voir s'ils résisteraient au climat, à onze degrés plus au nord que leur sol natal. L'an dernier, ils étaient passablement grands et paraissaient aussi bien prospérer qu'au Manitoba. On garde ici beaucoup de bestiaux qui paraissent se développer aussi bien qu'ils le feraient partout ailleurs dans notre pays. Le foin dont on les nourrit l'hiver est coupé sur les hauteurs au sud du fort.

Au fort des Liards, la même sécheresse paraît s'être fait sentir et a empêché le développement ordinaire de ce qui avait été semé. A la date de mon arrivée (4 septembre), l'orge avait été coupée depuis quelques jours, et quoique la paille fut courte, le grain était plein et ferme, et le rendement passable. Les pommes de terre étaient de bonne grosseur et de qualité passable. On a souvent cultivé du blé avec succès ici, mais comme on ne peut l'employer qu'entier, on préfère cultiver l'orge, dont on se sert beaucoup pour nourrir les animaux. On y garde des bestiaux qui s'y trouvent aussi bien que partout ailleurs. A ce poste le sol est composé d'une riche glaise limoneuse noire, et la surface est fortement boisée partout. Vue des hauteurs du côté opposé de la rivière, la contrée au sud et à l'est paraît onduleuse, s'élevant en

vastes coteaux tous fortement boisés. On me dit que cette condition se continue jusqu'à la rivière au Foin. Dans les vallées il y a beaucoup de lacs, dont quelques-uns d'une étendue considérable, et beaucoup de grandes savanes. Je n'ai pu rien apprendre au sujet de la nature du sol, mais l'on peut supposer, d'après le caractère général des bois, qu'il est de bonne qualité.

Pendant que j'étais à ce fort, j'examinai le journal quotidien des événements que l'on tient à tous les postes, afin d'y trouver quelques renseignements au sujet des dates générales des opérations agricoles, de l'ouverture et de la fermeture de la rivière, ou de tous autres faits offrant quelque intérêt au point de vue de l'agriculture et de la météorologie en général. Je donnerai ici quelques explications à propos de ces journaux. Les règlements de la compagnie exigent qu'il soit tenu à chaque poste un journal des événements quotidiens, mais chaque employé paraît avoir une idée différente de ce qui est un événement quotidien, et il semble y avoir un manque de continuité, pour ainsi dire, dans ces registres, lorsqu'il y a un changement dans ceux qui les tiennent ou dans les officiers, quelques-uns d'entre eux cherchant à en faire ce qu'ils sont destinés à être ou ce qu'ils devraient être, c'est-à-dire une chronique que l'on pourrait plus tard consulter avec confiance des événements historiques, météorologiques et agricoles en particulier, et de tous autres faits intéressants en général. Malheureusement, beaucoup semblent avoir regardé cela comme étant une tâche désagréable et le remettait d'un jour à l'autre, jusqu'à ce qu'il se fût écoulé un long intervalle, puis s'y mettaient avec fureur et s'en tiraient du mieux qu'ils pouvaient en se fiant à leur mémoire, mais omettaient naturellement beaucoup de choses intéressantes ou d'importance générale. Dans beaucoup de ces journaux que j'ai vus, il y avait des lacunes considérables, l'officier du poste étant absent en voyage, ou malade, ou autrement incapable de tenir le journal au poste.

Chaque chroniqueur imprimait son caractère dans ses notes aussi clairement que si c'eût été une partie de lui-même, ce qui après tout est réellement le cas. Quelques-uns paraissaient s'être mis à la besogne en fumant leur pipe et avaient une agréable conversation confidentielle avec un ami, racontant ce qu'ils avaient fait eux-mêmes et leurs espérances ou leur craintes à ce sujet. D'autres semblaient regarder le registre comme un auditoire à qui ils communiquaient pompeusement leur estimation de leurs propres facultés et de leurs capacités. D'autres se faisaient moralistes et parlaient avec un sourire amer et un hochement de tête des défauts de ceux qui les entouraient. Beaucoup se montraient spirituels et inscrivaient avec de longs détails tout événement ridicule qui s'était produit et l'embellissaient de réflexions et remarques amusantes. Il est malheureux qu'un motif commun n'ait pas inspiré chaque chroniqueur, car son absence a fait perdre, dans certain cas, toute valeur à des choses qui auraient pu être importantes.

Les journaux tenus au fort des Liards m'ont donné les dates et faits qui suivent :—

1878. Semé le 29 mai; récolté l'orge, omis; première glace flottante sur la rivière, 18 octobre; glace prise, 29 octobre.

1879. Semé le 22 avril; récolté l'orge, 14 août; première glace sur la rivière, 15 octobre; glace prise, 7 novembre.

1880. Semé le 7 mai; récolté l'orge, 14 août; première glace sur la rivière, 25 octobre; glace prise, 9 novembre.

1881. Semé le 5 mai; récolté l'orge, 12 août; première glace sur la rivière, 10 octobre; glace prise, 13 novembre.

1882. Semé le 9 mai; récolté l'orge, 22 août; première glace sur la rivière, 16 octobre; glace prise, 7 novembre.

1883. Semé le 3 mai; récolté l'orge, 10 août; première glace sur la rivière, 29 octobre; glace prise, 9 novembre.

1884. Semé le 1er mai; récolté l'orge, omis; première glace sur la rivière, 10 octobre; glace prise, 29 octobre.

1885. Semé le 22 mai; récolté l'orge, 11 août; première glace sur la rivière, 23 octobre; glace prise, omis.

1886. Semé le 7 mai; récolté l'orge, 19 août; première glace sur la rivière, 9 novembre; glace prise, 20 novembre.

1887. Semé le 3 mai; récolté l'orge, omis; première glace sur la rivière, 22 octobre; glace prise, 9 novembre.

1888. Semé le 9 mai; récolté l'orge, omis; première glace sur la rivière, 20 octobre; glace prise, 5 novembre.

1889. Semé le 16 avril; récolté l'orge, omis; première glace sur la rivière, 28 octobre; glace prise, 14 novembre.

1890. Semé le 30 avril; récolté l'orge, omis; première glace sur la rivière, 15 octobre; glace prise, 14 novembre.

Les pommes de terre sont généralement récoltées vers le 20 septembre. La débâcle se fait généralement vers le 1er mai.

Le fort Nelson n'existe que depuis vingt-six ou vingt-sept ans. On a fait un petit défrichement autour du poste, et on y sème généralement des pommes de terre. L'an dernier, tout ce qui avait été semé a été détruit par les inondations dont j'ai déjà parlé. On a essayé et réussi plusieurs fois à y cultiver de l'orge. Par suite du peu d'étendue du défrichement et de la hauteur et densité des bois avoisinants, je ne puis dire que ces conditions soient favorables pour permettre de juger de la valeur de ce district au point de vue agricole. Tous les journaux du poste antérieurs à 1887 étaient au fort Simpson, ce que je ne savais pas lorsque j'y étais, car autrement je les aurais demandés et examinés.

J'ai recueilli ce qui suit dans ceux qui se trouvaient au fort Nelson :—

1887. Première glace flottante sur la rivière, omis; glace prise, 23 octobre.

1888. La glace est partie de la rivière le 7 mai; première glace flottante, 19 octobre; glace prise, 31 octobre.

1889. Glace partie le 10 avril; première glace sur la rivière, 30 octobre; glace prise, 10 novembre.

1890. La glace a commencé à descendre la rivière le 30 avril; semé les pommes de terre le 17 mai; entré les pommes de terre le 18 septembre; première glace flottante sur la rivière 23 octobre; glace prise, 4 novembre.

1891. La glace est partie de la rivière le 22 avril; semé les pommes de terre le 18 mai.

Sur le côté ouest des rivières aux Liards et du Bras Est, les montagnes ne sont pas bien loin, et en conséquence l'étendue de terrain qui pourrait être utilisé pour l'agriculture n'est pas bien grande de ce côté. Du côté est, je crois que le caractère de la surface est à peu près le même depuis la rivière aux Liards jusqu'au plateau d'épanchement de la Paix au sud: de hautes crêtes sèches séparées par des savanes et des lacs, beaucoup de ces savanes étant considérables. C'est ce que les sauvages et un ou deux blancs qui y ont passé m'en disent. Le sol est généralement d'assez bonne qualité, et quelques parties en sont excellentes. En allant de la rivière du Chef Sicannie à la Paix, j'ai partout trouvé les mêmes caractères généraux : des crêtes avec des savanes entre elles. Je crains que l'élévation au-dessus du niveau de la mer le long de cette route (le baromètre indiquant en moyenne à peu près 27·00 pouces pendant que j'y étais) est trop grande pour permettre la culture dans le sens que nous l'entendons. Sur les cours d'eau qui se jettent dans la Paix, il y a beaucoup de prairie, mais elle est principalement bornée aux vallées immédiates de ces cours d'eau; une grande partie en est sourceuse et humide, évidemment par l'eau des marais voisins qui y filtre. Le sol est bon partout, et si les conditions climatériques étaient propices, on trouverait une grande proportion de bon terrain dans cette section. Beaucoup de savanes pourraient être facilement asséchées, car les facilités naturelles de drainage sont bonnes. Bien que nous fussions en octobre lorsque j'y passai, je n'ai pas été témoin de fortes gelées; il y avait très peu de glace, et la flore ne paraissait pas avoir beaucoup souffert de la gelée. Dans les prairies le long des creeks, les herbes et les plantes étaient très belles, comme dans les endroits beaucoup plus au sud et à l'est. L'herbe était généralement longue et ressemblait à celle des prés, mais en approchant de la rivière de la Paix elle devenait plutôt comme la véritable herbe des prairies, jusqu'à ce que de vastes étendues de vraies prairies se montrassent le long des tributaires de la Paix. Sur une distance de six ou sept milles en arrière de la vallée de la rivière de la Paix, il y a beaucoup de terrain de prairie et de pré, avec un peu de bois et de savanes par-ci par-là. Le sol est une

excellente glaise alluviale noire aussi riche que tout ce que j'aie jamais vu, et le foin et l'herbe qui y poussent en font foi. La pente de la vallée à partir de la plaine est très rapide et la berge très escarpée, car elle descend d'environ 800 pieds dans un mille.

Au fort Saint-Jean, la Compagnie de la Baie-d'Hudson a un petit morceau de terrain sur lequel elle cultive des pommes de terre, des légumes et un peu d'orge et d'avoine. Le grain mûrit toujours et les légumes sont tout aussi bons qu'on peut les désirer. M. Gunn, l'officier en charge ici, est dans le district de la rivière de la Paix depuis 1883, et depuis cette époque il a passablement voyagé dans toute la contrée avoisinante.

Il y a un ancien sentier sur le côté nord de la rivière entre Saint-Jean et Dunvegan. Ce sentier est assez loin de la rivière pour éviter les nombreux ravins qui débouchent sur la vallée de la Paix. Je comprends que le caractère général du terrain le long de ce sentier ressemble beaucoup à celui que j'ai traversé en venant à Saint-Jean. Il y a de la prairie sur les cours d'eau et des coteaux et savanes boisés jusqu'à ce que l'on arrive à sept ou huit milles de Dunvegan, où le terrain devient plus sec et plus uni.

M. Gunn me dit que la contrée au sud de Saint-Jean est partout fortement boisée, aussi loin qu'il l'avait vue ou dont il en avait entendu parler. Sur le côté sud de la rivière, il existe aussi un sentier entre Saint-Jean et Dunvegan. Sur ce sentier, jusqu'à une distance d'environ vingt-deux milles de Saint-Jean, le pays est très boisé, après quoi il se change en bois clairs et en prairie sur une distance d'environ trente milles, puis il redevient boisé sur une vingtaine de milles, qui sont suivis par de la prairie et des coteaux de peuplier jusqu'à environ six milles de Dunvegan. Il paraît que le sol est bon partout le long de la voie, et comme elle passe à une vingtaine de milles au sud de la rivière sur la plus grande partie de la distance, il est permis de supposer qu'il est à peu près semblable dans l'intervalle.

La Compagnie de la Baie-d'Hudson, avait plusieurs troupeaux de chevaux dans le voisinage de Saint-Jean, dont quelques-uns seulement ont été dressés. Ces animaux vivent sur la prairie du côté nord de la rivière hiver comme été, et il s'en perd très rarement, excepté par les loups, ou lorsque les sauvages sont dans la disette, ils en tuent tranquillement un ou deux et disent qu'ils sont égarés. Beaucoup de sauvages des environs ont maintenant des chevaux à eux. En été, ils les emmènent avec eux dans leurs excursions de chasse et s'en servent pour transporter leurs effets d'un lieu à un autre ; en hiver, ils les laissent dans le voisinage du fort. Le fait que les chevaux peuvent hiverner dehors en toute sûreté est d'un bon augure pour l'avenir de la région. Saint-Jean est fréquemment visité durant l'hiver par ce qu'on appelle les vents chinouks, qui balaient souvent la neige complètement. La direction dominante de ces vents ici, comme ailleurs, est du sud-ouest.

Les opérations agricoles ici ont toujours été bornées au voisinage immédiat de la rivière dans la vallée, et par conséquent ne peuvent servir à faire juger de ce qui pourrait se faire sur les hauteurs.

J'ai examiné ici plusieurs des journaux et en ai recueilli les dates et faits suivants. Ma recherche a commencé avec l'année 1866, mais il serait oiseux de transcrire ici ce qui se rapporte à chaque année. Je vais donc donner ceux de quelques années subséquentes à cette date et de quelques-unes qui ont précédé 1891.

1866. Première glace flottante sur la rivière le 1er novembre, mais le temps est resté beau et doux, et ce n'est que le 2 décembre que la glace s'est formée sur la rivière. Il y a une lacune dans les notes de cette année du 17 mars au 1er juin et du 2 juin au 1er novembre, mais il y est fait mention incidemment que la récolte des pommes de terre n'a pas été bonne.

1867. Les notes sont si fragmentaires que je n'ai pu rien y trouver d'intéressant, excepté que la rivière était prise le 3 décembre.

1868. Les notes de cette année commencent au 16 juin ; première neige sur les plaines en haut, 26 septembre ; récolté les pommes de terre le 5 octobre et les navets le 17 ; première glace flottante sur la rivière, 7 novembre ; glace prise le 17 novembre ; le 14 décembre, temps doux et la glace se brise.

1869. La neige a commencé à disparaître des hauteurs, dans les endroits abrités, le 11 mars ; commencé à labourer le 14 avril ; la glace a commencé à se briser le 22

avril; semé des pommes de terre les 26, 27 et 28 avril; la glace marche partout le 27 avril; pas d'autres notes jusqu'au 13 septembre; arraché les navets le 17 septembre, et les pommes de terre le 20; la glace dérive sur la rivière le 8 novembre; elle paraît s'être formée vers le milieu de décembre, mais il n'est pas donné de date.

1870. Les notes de cette année sont illisibles et fort décousues; tout ce que j'ai pu comprendre c'est que les travaux de la terre ont commencé le 27 avril et que la glace marchait encore le 2 mai.

1871. La débâcle a commencé le 18 avril; semé des pommes de terre et de l'orge le 27 avril; semé des carottes, des panais et des oignons le 29 avril; la rivière était libre de glace à cette date; il n'y a rien entre le 4 mai et le 10 novembre, alors qu'il est dit que la glace charriait dans la rivière; glace prise le 15 novembre. Le relevé des fourrures pour 1871-72, du 1er novembre au 28 février, est porté comme il suit dans le journal:—castors, 1,079 peaux; ours, 55; martres, 7; lynx, 15; visons, 2; martres, 195; loutres, 8; loups, 8; carcajous, 17; mais il est raisonnable de supposer que la traite du printemps a dû grossir ces chiffres considérablement.

Je vais maintenant sauter à 1887. La débâcle a commencé le 26 avril; commencé à semer des pommes de terre le 28 avril; rivière libre de glace le 5 mai; première glace flottante sur la rivière, 23 octobre; mais le temps se remit au doux et resta beau jusqu'au 11 novembre, lorsque la glace recommença à charrier; elle ne prit que le 3 décembre.

1888. Débâcle commencée le 1er mai; semé des pommes de terre le 9 mai; première neige, 21 octobre; glace commencé à descendre le 5 novembre; rivière prise, 16 novembre.

1889. La glace a commencé à se briser le 30 mars, mais la débâcle générale ne s'est opérée que le 9 avril; commencé à semer des pommes de terre le 24 avril; première glace sur la rivière, omis; glace prise, 24 novembre.

1890. Débâcle commencée le 30 avril; semé des pommes de terre le 9 mai; première glace sur la rivière, 29 novembre; rivière prise, 21 décembre.

1891. La glace se brise le 17 avril; semé des pommes de terre le 1er mai; première neige au poste, 23 octobre; première glace sur la rivière, 28 octobre; glace prise à la traverse de la rivière aux Boucanes, 17 novembre.

Pendant que je traversais le plateau pour me rendre au fort Saint-Jean, il neigea deux jours différents, le 10 et le 15 octobre, mais ce ne fut qu'un abat très léger chaque fois, et elle disparut aussitôt le soleil levé.

Ce poste fut d'abord établi à l'embouchure de la rivière aux Pins, à environ vingt-cinq milles plus bas que la Paix, mais il y a à peu près soixante ans l'officier qui en avait la charge fut tué par les sauvages, et on le transporta ailleurs en conséquence. J'ai entendu dire que le combat ou les meurtres qui ont eu lieu à l'île du Mort (*Dead Man's Island*), sur le Grand lac des Esclaves, eurent leur origine dans la mort de cet officier, ses meurtriers s'étant enfuis de la région pour se mettre en sûreté; mais quelques-uns des Métis employés par lui les poursuivirent, les rejoignirent au lac et les massacrèrent tranquillement pendant qu'ils dormaient. Cela peut être ou n'être pas vrai; personne ne pouvait l'assurer avec certitude, et je répète simplement ce qu'on m'a dit. Les restes mortels de l'officier furent transportés à Dunvegan pour être enterrés. Une planche tumulaire, si je puis m'exprimer ainsi, existe encore sur sa tombe, et porte le récit de l'événement; mais lorsque je passai par là en 1883 et 1884, il était impossible de déchiffrer l'inscription, et l'année dernière les intempéries l'avaient encore effacée davantage. Les anciens journaux qui rapportaient cet événement ainsi que d'autres, ont été emportés ou perdus.

A. Dunvegan, la compagnie cultive du blé, de l'orge, de l'avoine et des légumes potagers depuis nombre d'années avec un succès étonnant. Lorsque je passai là en 1883-84, j'y vis du grain et des légumes au moins égaux, tant pour la qualité que pour la quantité, à tout ce que j'ai jamais vu ailleurs, les légumes étant surtout très beaux. L'année dernière, tout était récolté et rentré lorsque j'arrivai là, mais ce que j'en vis était excellent. J'ai vu deux soleils dont les disques mesuraient quatorze pouces de diamètre. Avec leurs corolles, ces fleurs devaient avoir près de deux pieds de diamètre. La graine de chacun d'eux pesait quatorze onces et mesurait près d'une pinte. On m'a montré un chou dont j'arrachai toutes les feuilles détachées, le laissant

prêt à faire cuire, et je le mesurai et pesai ensuite. Il mesurait 53½ pouces de circonférence et pesait 28½ livres. Il est vrai qu'il était exceptionellement gros, mais la généralité des choux et choux-fleurs est grosse, et ils seraient considérés comme tels n'importe où. M. Round, l'officier en charge du poste, me dit qu'il y a deux ans il adopta une méthode nouvelle pour la culture de ces plantes, et au lieu de les faire partir dans des couches chaudes, comme il en avait l'habitude jusque-là, il se contenta de semer la graine en sillons dans le jardin, et lorsqu'ils étaient arrivés à la grosseur propice, il les éclaircissait en arrachant ce qu'il y en avait de trop. Il trouva cette méthode tout aussi satisfaisante et bien plus expéditive. Les autres légumes du jardin étaient tout aussi gros et bons qu'on pouvait le désirer. La sécheresse a été excessive dans cette région l'année dernière, ce qui a beaucoup nui au développement de tous les produits, mais la qualité du grain a été bonne. M. Round me dit qu'il avait semé quinze minots de pommes de terre l'été dernier, et après en avoir employé tout ce qu'il fallait pour sa famille, composée de cinq personnes, et ses serviteurs, c'est-à-dire, huit ou dix personnes en tout, depuis le temps où elles étaient bonnes à manger jusqu'à la récolte, il en récolta plus de deux cents minots. Il sema à peu près quatre minots de blé, et bien que la sécheresse lui ait fait beaucoup de tort, il espérait en récolter à peu près soixante minots. On emploie cette céréale de différentes manières, une partie étant convertie en farine au moyen de petits moulins à bras. Il a semé quatre minots d'avoine, et quoiqu'une partie de la récolte ait été détruite par la grêle, il en obtint cent minots. En 1890 il avait semé vingt-cinq minots de pommes de terre, et bien qu'ils en aient mangé tout le temps jusqu'à la récolte, il en retira 712 minots. Les missions anglicane et catholique cultivent aussi avec succès les céréales et les légumes, cette dernière comptant en grande partie pour sa subsistance sur les résultats de ses travaux agricoles.

Ce poste existe depuis près d'un siècle, et on y a toujours fait plus ou moins de culture.

Avec la permission de M. Round, je parcourus quelques-uns des anciens journaux. Bien que je n'aie pas vu les plus anciens, je vais en donner quelques extraits comme points de comparaison avec les journaux récents.

1828. La première glace flotte sur la rivière le 6 novembre; la glace est prise le 29 novembre.

1829. La glace a commencé à marcher le 12 avril; semé de l'orge le 17 avril; semé des pommes de terre le 30 avril; fauché l'orge le 10 août; le blé le 25 août; récolté les pommes de terre le 24 septembre; première glace flottante le 24 octobre.

1830. La glace s'est brisée le 28 avril; semé trente pintes de blé le 3 mai; semé les graines de jardin le 4 mai; des pommes de terre le 5 mai; coupé le blé le 24 septembre; commencé à piocher des pommes de terre le 27 septembre; première glace flottante le 29 obtobre; glace prise le 25 novembre.

Il y a une lacune ici, et je reprends avec.

1886. La glace a commencé à se briser le 13 avril; semé de l'orge le 12 mai; des navets le 13 mai; des pommes de terre le 17 mai; commencé les récoltes le 20 août; fauché le blé sarrasin le 2 septembre; arraché les pommes de terre le 23 septembre; en entrai 984 minots; légère neige le 12 octobre; première glace flottante le 10 novembre; glace solidement prise le 30 novembre.

1887. Glace partie le 27 avril; semé de l'avoine le 29 avril; d'autres graines le 2 mai; commencé à semer des pommes de terre le 5 mai; semé des graines de jardin le 9 mai; des pois le 11 mai; fini de semer les pommes de terre le 28 mai; en ai semé 50 minots; grosse gelée le 7 juin, qui a fait tort aux jeunes légumes, etc.; autre grosse gelée le 25 juin, qui a tout détruit jusqu'à terre, pommes de terre comprises; 29 juillet, premières pommes de terre; première neige le 16 septembre; commencé à arracher les pommes de terre le 20 septembre; récolté 618 minots; entrai les navets et les carottes le 5 octobre; première glace flottante sur la rivière le 24 octobre, mais elle est disparue et revenue le 12 novembre; glace prise le 29 novembre.

1888. La glace a commencé à marcher le 1er mai; commencer à semer de l'orge le 9 mai, des pommes de terre le 10, de l'avoine et du blé le 15, des graines de jardin le 16, et des navets le 28 mai; légère gelée le 1er août, qui a fait tort aux jardinages;

fauché l'orge le 5 septembre, l'avoine le 7; commencé la récolte des pommes de terre le 27 septembre et fini le 3 octobre; entré 529 minots; arraché les navets le 5 octobre; première neige le 16 octobre; première glace sur la rivière le 27 octobre; glace prise le 27 novembre.

J'attirerai particulièrement l'attention sur la mention de la gelée du mois de juin 1887, et sur le fait qu'elle a brûlé les légumes jusqu'à la terre; en lui-même, ce fait n'a rien de bien étonnant, car c'est exactement ce que l'on peut attendre d'une gelée de ce genre; mais ce qui est réellement étonnant, c'est qu'on a pu manger des pommes de terre nouvelles, pour la première fois, le 29 juillet, exactement un mois après la gelée, et qu'on en a ensuite récolté 618 minots. M. Round, qui a inscrit ces faits lui-même dans le journal, en a été témoin, et c'est un homme dont il est impossible de mettre la parole en doute. Je le questionnai au sujet de ce fait, et il m'assura positivement qu'il était parfaitement vrai. Il ne peut expliquer comment cela a pu se faire, si ce n'est qu'il règne généralement une forte brume dans la vallée de la rivière après une gelée et qu'elle protège les plantes contre les rayons du soleil une bonne partie de la journée; mais cela même n'explique pas ce cas particulier, car il m'assura que les tiges des pommes de terre avaient été noircies jusqu'à terre.

Le révérend J. G. Brick, missionnaire anglican, qui a passé quelques années à Dunvegan, où il faisait de l'agriculture en même temps que des travaux de mission, établit en 1886 ce qu'on pourrait appeler une ferme succursale au lac des Vieilles-Femmes (*Old Wives Lake*), à environ trente-six milles de Dunvegan, sur la route des charrettes, entre ce dernier endroit et la traverse de la rivière aux Boucanes (*Smoky River*), sur le plateau qui domine la vallée immédiate de la rivière. J'en reparlerai plus loin.

En 1889, il alla s'établir dans la vallée même de la rivière, sur le côté nord, à environ cinq milles en amont de la rivière aux Boucanes. Il y établit une mission et une école pour les enfants, sur lesquelles il fonde tout son espoir pour l'amendement des aborigènes. Il tient cette école ouverte durant les mois d'hiver, et pour encourager les enfants à la fréquenter, il donne leur dîner à tous ceux qui demeurent au loin.

Ce monsieur apporta avec lui un bon gréement d'instruments aratoires et d'animaux. Il a un petit moulin à farine et un moulin à battre, avec lesquels il bat et moud son grain. En passant son grain deux fois dans son moulin à moudre, il fait d'assez bonne farine, mais ses moyens de la bluter ne sont pas tout à fait des plus perfectionnés, en sorte que sa farine n'est pas aussi blanche que notre farine de première qualité, mais elle fait cependant du bon pain.

Il est très satisfait de son succès sous le rapport de l'agriculture. Il me donna les renseignements suivants sur ses opérations de 1891: Commencé à labourer le 11 avril; semé le premier blé le 15; la glace se brise le 20; la rivière est libre le 26; commencé la récolte le 20 août; coupé le blé le 27. Environ 19 acres semées en grain, qui ont donné 698 minots; blé, 250 minots sur 6 acres; avoine, 200 minots, orge, 226 minots. Après que tout le grain fut entré, il râtela son champ et tira 22 minots de graine de râtelage. Il sema deux variétés de blé, du Ladoga et du blé qu'il se procura au Manitoba et qu'il croit être du Fyfe rouge, mais sans en être certain; tous deux sont de magnifiques échantillons de grain. Il a aussi de l'orge à deux rangs qu'il se procura en Angleterre, en 1888, dont il en rapporta une livre; le rendement en 1891 fut de 600 livres d'un grain aussi beau, net, clair et plein qu'on puisse voir n'importe où.

Son blé Ladoga fut semé le 21 avril et récolté le 24 août, mais il le laissa trop mûrir et croit en avoir perdu au moins quatre ou cinq minots en le récoltant. Il en sema 90 livres et en battit 1,500. Il se procura un échantillon d'avoine noire de Norvège, de MM. Webb et Cie, d'Angleterre, qu'il sema sur cinq huitièmes d'acre de terre l'année dernière; lorsqu'il la moissonna, elle fut toute emportée du champ d'une seule voie de charriot, et lorsqu'il la battit elle produisit 64 minots de grain de première qualité. L'année dernière, il essaya du blé d'Inde: il ne mûrit pas, mais donna d'excellent blé d'Inde vert; les concombres vinrent bien aussi, mais ne mûrirent pas. Néanmoins, j'ai vu ici et à Dunvegan d'aussi belles citrouilles que tout ce qu'on peut désirer.

M. Brick tient depuis un certain temps des notes météorologiques en rapport avec le service météorologique de Toronto, et il m'a fourni les résultats suivants:—

Quantité de pluie, en pouces, tombée en avril, 0·12, mai, 1·59, juin, 1.80, juillet, 2·91, août, 0·12, septembre, 0·50, octobre, 0·24; première neige le 24 octobre.

M. Brick a environ quarante têtes de bétail et plusieurs chevaux; l'automne dernier, lorsque je suis arrivé ici, il avait une quarantaine de porcs, mais il en tua quelques-uns pendant mon séjour et ne se proposait d'en hiverner que vingt-cinq. Il donne de l'ouvrage à beaucoup de gens et les paie en grande partie en nature; le fait est que c'est à peu près le seul mode de paiement possible ici. Le foin pour l'hivernage du bétail et des chevaux est coupé sur le plateau, à environ sept milles de la ferme. Il laisse généralement courir ses animaux jusque vers Noël, l'herbe dans les prairies étant assez haute pour qu'ils puissent la brouter après que les premières neiges sont tombées. Les chevaux qui ne sont pas gardés pour l'usage de la ferme hivernent dehors. La Compagnie de la Baie-d'Hudson a environ 150 chevaux sauvages à Dunvegan, et les missionnaires catholiques romains et les sauvages en ont aussi beaucoup qui passent toujours l'hiver sur les plaines au nord du poste, qui leur offrent l'abri et la nourriture, car le pays entre Dunvegan et la traverse de la rivière aux Boucanes, du côté nord, est une belle prairie qui s'étend de douze à vingt milles en arrière de la rivière. Les bois leur offre un bon abri, et sur les prairies ils trouvent les herbes les plus riches. Il y a aussi de grandes étendues de terrain où il pousse d'excellent foin. On ne donne à ces animaux aucune autre attention que d'envoyer un homme de temps à autre pour les réunir et les compter. Cette tâche n'est pas aussi difficile qu'elle le paraît, parce qu'ils se tiennent généralement par bandes; chaque bande se compose de juments et d'un étalon, qui se battrait jusqu'à la mort pour conserver ses juments. Chaque bande est appelée du nom de son étalon, et comme chacune se tient assez bien dans une certaine localité, il n'est pas aussi difficile de les suivre qu'on pourrait le croire. J'en ai vu plusieurs bandes en allant à Dunvegan, et tous ces animaux étaient très gras, malgré que le froid fût commencé depuis un mois et qu'il y eût un pied de neige pendant huit ou dix jours. Les vents Chinouques visitent cette partie du pays de temps à autre et enlèvent la neige. Ils soufflent aussi du sud-ouest. Leur approche est connue un peu avant leur arrivée par leur rugissement. Beaucoup de gens du pays les appellent les "grands vents," tant ils soufflent avec violence. Ils visitent souvent le Petit lac des Esclaves.

Je n'ai pas vu la partie inférieure de la rivière de la Paix depuis 1884, mais on me dit que les messieurs Lawrence, dont l'un est dans le pays depuis nombre d'années et l'autre depuis 1887, ont réussi, au prix d'une grande dépense de temps, de travail et d'argent, à y transporter une machine à vapeur portative Waterous, une machine à battre et un moulin à farine. A cette époque, il fallut transporter les machines sur des chariots de Calgary au Débarcadère d'Athabaska, distance de près de 300 milles, et de là en bateaux d'York jusqu'au Petit lac des Esclaves, et ensuite par une route très raboteuse, d'environ 80 milles, jusqu'à la rivière de la Paix, et enfin par cette rivière jusqu'à Vermillon, environ 250 milles de plus.

On me dit qu'ils ont de grands troupeaux de bêtes à cornes et de chevaux, et que l'un d'eux avait 140 porcs l'automne dernier. Ils cultivent aussi de grandes quantités d'orge et d'avoine, paraît-il. Comme je n'ai vu personne des environs dernièrement, je puis dire seulement que tous ceux qui ont entendu parler de ces messieurs s'accordent à dire qu'ils sont très satisfaits de leur entreprise. Ils demeuraient autrefois et étaient cultivateurs, je crois, dans les cantons de l'Est, dans la province de Québec, et si ce qu'on en dit est vrai, ils aiment mieux faire de la culture là où ils sont que d'où ils viennent. En 1884, l'un d'eux m'assura cela personnellement, et il paraît qu'il n'a pas changé d'opinion jusqu'ici.

En 1883, trois individus se rendirent à la rivière de la Paix afin de s'établir dans les environs de Dunvegan, mais il n'y en a qu'un seul qui y soit resté. Il s'établit à un endroit appelé le "Trou-d'eau" (*Waterhole*), à environ onze milles de Dunvegan, et il fit une faible tentative de culture, mais sans plus de succès que ses efforts n'en méritaient. Après son départ en 1884, la Compagnie de la Baie-d'Hudson cultiva le terrain qu'il avait pris, mais avec un succès peu brillant. Dans le journal de 1886 il est dit que le grain au Trou-d'eau avait été semé et récolté à peu

près en même temps qu'au poste, mais il n'y est pas parlé de sa qualité; l'on peut présumer, cependant, qu'elle était passable, s'il en eût été autrement, on l'aurait probablement mentionné. En 1887 il est dit que la récolte au Trou-d'eau a été détruite par la gelée. Autant que j'ai pu savoir, le succès y a toujours été restreint.

M. Brick fit de la culture au lac des Vieilles Femmes (*Old Wives Lake*) de 1884 à 1889, et il me dit qu'il n'eut que deux bonnes récoltes et une indifférente. Il en décrit une comme excellente et l'autre comme bonne. Le reste a été une perte totale. Découragé de son insuccès, il abandonna la place tout à fait.

Durant l'été de 1883, pendant que j'étais occupé à arpenter sur le plateau dans le voisinage de Dunvegan, nous avons eu en août, par deux ou trois fois, d'assez fortes gelées pour détruire tout grain rendu au point de maturité où il serait alors, et, ce qui est encore pis, nous eûmes de fortes gelées en juillet. Il semblerait donc que, bien que la culture dans la vallée immédiate de la rivière ait toujours assez bien réussi, sur le plateau l'expérience qui en a été faite est loin d'être satisfaisante, et, quoique très limitée, il est raisonnable de supposer, puisque dans les deux cas les localités essayées ont été choisies à cause de leur position favorable, que le plateau n'est guère propre aux exploitations agricoles. La différence d'altitude entre le fond de la rivière et le plateau étant d'environ mille pieds en général, ce fait suffirait seul à expliquer les résultats différents d'une gelée. De plus, la présence d'un grand volume d'eau dans la vallée à une température de 55° doit avoir un effet avantageux, et comme la condensation de l'humidité dans la vallée dégage de la chaleur durant la soirée, une gelée ne peut pas y avoir le même effet que sur le plateau. Pour terminer sur ce sujet, je ne conseille à personne qui cherche à s'établir dans le Nord-Ouest de penser à la rivière de la Paix. Il n'y a dans la vallée qu'une étendue assez limitée où l'on peut espérer réussir, et même là le succès se borne à vivre, car il n'y a pas de marché pour le moment. La Compagnie de la Baie-d'Hudson apporte dans le district trois ou quatre cents sacs de farine, et il est probable que l'on y aura besoin de cette quantité, sinon plus, durant quelques années encore. De plus, on en a besoin d'autant et même davantage autour du lac Athabaska, et au moins d'autant sur le Mackenzie, disons en tout 2,000 sacs; mais pour avoir même ce marché, il faudrait apporter un assez bon moulin à farine dans le pays, et cela serait, dans les circonstances, une entreprise gigantesque. La route à suivre pour arriver à ce marché serait de descendre la rivière de la Paix, qui, à partir d'Hudson's-Hope, au portage des Montagnes Rocheuses, jusqu'aux chutes en bas de la Vermillon, est facilement navigable pour un bateau à vapeur dont la roue est en arrière et qui ne tirerait que trois pieds d'eau, à l'exception d'une seule petite batture lorsque l'eau est très basse. Aux chutes, la rivière se trouve obstruée sur plus d'un mille, mais de là au fort Chippéwayane, ainsi que je l'ai déjà dit, elle est libre; et de là au fort Smith et au fleuve Mackenzie, la route est telle que je l'ai déjà décrite. Je regrette d'avoir à faire un rapport aussi peu favorable sur une région dont on a dit et écrit tant de choses. Il est incontestable que le sol est excellent et qu'une bonne partie pourrait en être utilisée dès l'abord, mais on peut aussi compter avec certitude, autant que notre expérience peut nous l'enseigner, qu'il se produit sur le plateau de fortes gelées, avant que le grain ne soit suffisamment avancé pour y résister, presque tous les ans. Il est possible que, lorsque les besoins de la colonisation l'exigeront, ces conditions puissent être modifiées en semant à bonne heure des variétés hâtives de grains, mais pour le moment je ne conseillerais à personne d'y faire de l'agriculture, excepté dans la vallée immédiate de la rivière, où il y a des platières assez étendues pour recevoir un certain nombre de colons.

Si ce n'était la difficulté de se rendre à cette région et d'en sortir, l'élevage du bétail pourrait s'y faire avec avantage. Le foin est abondant et de bonne qualité presque partout, et en été le pâturage y est excellent. En dépit de la latitude et de l'altitude, le bétail, ainsi que je l'ai déjà mentionné, peut subsister avec peu de soin depuis le commencement de mai jusque vers le milieu ou la fin de décembre; le reste de l'année, il faut l'abriter et le nourrir. La Compagnie de la Baie-d'Hudson a un rancho sur la rivière des Esprits, à une vingtaine de milles au sud de la Paix, et sur le sentier de Dunvegan à La Grande-Prairie. Il a été établi il y a quelques années, et on y a mis de beaux animaux. L'avenir dira quel sera le résultat de cette expé-

rience. On garde des bêtes à cornes à tous les postes depuis nombre d'années, les bœufs étant en grande partie employés au transport du fret.

Au Petit lac des Esclaves, la Compagnie et les missionnaires, ainsi que la plupart des naturels, ont défriché de petits morceaux de terre, sur lesquels ils cultivent des pommes de terre et font du jardinage pour leur propre usage. La plupart des naturels attachés à ce poste vivent de pêche et des quelques légumes qu'ils parviennent à cultiver. Ils sont presque tous employés par la Compagnie, durant l'été, à naviguer et transporter les effets qui lui servent à faire le commerce aux différents postes du district et sur la rivière de la Paix. Le salaire qu'ils reçoivent pour ce travail suffit à leur procurer les vêtements, les munitions et autres objets de première nécessité. Beaucoup d'entre eux vivent exclusivement de cette façon, mais la plupart font la chasse durant l'hiver. La Compagnie garde aussi à ce poste beaucoup de chevaux et de bœufs pour le service de transport entre le lac et la rivière de la Paix. Ces animaux hivernent presque tous à ce que l'on appelle les hangars aux animaux, à une cinquantaine de milles du poste, sur le sentier de la rivière de la Paix. Il y a là une très grande prairie, dont la Compagnie utilise une partie comme prairie pour y faire du foin; on y a construit des écuries et des hangars, ainsi que des logements pour les gardiens. Je ne sache pas qu'on y ait jamais tenté de faire de culture.

Depuis l'établissement d'un poste permanent au Débarcadère d'Athabaska, on y a cultivé des pommes de terre et des légumes de bonne qualité, mais je ne pense pas qu'on ait jamais essayé d'y cultiver du grain. Il y a beaucoup de terrain de prairie entre ici et Edmonton, et il en sera sans doute pris une bonne partie d'ici à la prochaine saison.

FOURRURES.

Les animaux à fourrure que l'on trouve dans ce vaste district du nord sont réellement la seule source de revenu qu'il possède actuellement. Tous les blancs qui s'y trouvent, à l'exception des missionnaires, qui ne s'en font pas faute eux-mêmes, sont engagés dans la traite des fourrures. La Compagnie de la Baie-d'Hudson est universellement connue comme "la Compagnie," et les autres qui y font le commerce sont appelés "traiteurs."

A chaque poste au sud de Résolution il y a des traiteurs, mais parfois ils ont été encore plus au nord et se sont même rendus jusqu'au fort Good-Hope, sur la Mackenzie. J'avoue que je ne vois pas ce qui peut engager qui que ce soit à risquer son temps et ses capitaux dans un commerce aussi précaire que celui-ci l'a été si souvent. Beaucoup de gens ont mis tout leur avoir, d'une année à l'autre, dans l'achat d'un *gréement*, et après avoir peiné et travaillé comme des esclaves pour se rendre quelque part où l'on disait les fourrures abondantes, finissaient par trouver que leur part était fort minime, parce que la compagnie fait tout en son pouvoir pour entraver les traiteurs dans leur recherche de pelleteries.

J'ai souvent pensé que si ces gens-là déployaient la moitié autant d'énergie et d'activité dans les parties civilisées du pays qu'ils en mettent à la chasse de quelques pelleteries, ils en obtiendrait des résultats beaucoup plus satisfaisants. On garde des hommes et des chiens constamment prêts à partir pour le voyage, et chacun est à l'affut de nouvelles des sauvages et cherche à savoir s'ils ont des fourrures ou non. S'ils en ont, vite on envoie un homme et un convoi de chiens pour se les assurer, et celui qui réussit considère cela comme une victoire. Le résultat de presque toutes ces luttes, autant que j'ai pu voir ou entendre dire, est que tôt ou tard la Compagnie chasse ou achète ses adversaires; quand je dis "chasse," je veux dire qu'elle les force à s'en aller par la concurrence qu'elle leur fait. La conséquence de cette avidité est que le prix des fourrures a énormément augmenté depuis quelques années, et il n'est pas rare qu'une peau se paie aussi cher qu'elle se vend une fois rendu sur le marché. Cela ne profite à personne: le traiteur n'y fait aucun profit, et le sauvage ne paraît pas, non plus, profiter de cette augmentation de prix, car il a l'heureuse habitude de dépenser tout ce qu'il gagne et de s'endetter davantage en même temps; plus il a à dépenser, plus il voudrait dépenser. La plupart d'entre eux sont des joueurs invétérés et passent des journées entières à jouer n'importe quoi et tout ce qu'ils ont.

Parfois quelque traiteur s'essaye avec eux, mais pas souvent; le résultat de ces essais est généralement que le sauvage s'en retire plus triste, mais pas plus sage.

Le résultat très déplorable de cette concurrence est la démoralisation du sauvage; il semble croire que la fourrure vaut n'importe quel prix et tout ce qu'il peut en obtenir. Il paraît aussi croire qu'on l'a fraudé dans le passé (je ne suis pas même sûr si on ne le lui enseigne pas) et qu'il est tout à fait justifiable de répudier ses dettes. En général, les traiteurs ne sont pas beaucoup portés à faire crédit aux sauvages, et l'honnêteté commerciale est venue à un niveau tellement bas que la Compagnie ne l'ose plus, du moins pas autant qu'elle le faisait autrefois, et cela est souvent cause de grandes misères. Cependant, la Compagnie refuse rarement de l'aide aux sauvages qui le méritent.

Quelques-uns des sauvages de cette région commencent à comprendre que les marchés extérieurs paient davantage pour les fourrures que les marchés locaux, et dans un cas au moins ils en ont profité l'été dernier, beaucoup de sauvages Chippéwayanes se sont joints ensemble, ont construit un chalan, employé un gude, et sont partis pour remonter la rivière Athabaska avec leurs femmes, les enfants et leurs fourrures, dans le but de se rendre jusqu'à Edmonton. Ils réussirent à le faire et vendirent leurs fourrures si avantageusement qu'ils répéteront probablement l'expérience et en induiront d'autres à en faire autant, à moins qu'ils ne vendent leurs fourrures sur le marché local à un prix aussi élevé qu'à Edmonton. Ils ne considèrent pas que leur temps vaille quelque chose en pareil cas, et ils ont raison, car il vaut tout autant pour eux voyager jusqu'à Edmonton ou ailleurs que rester à flâner autour du poste et passer leur temps à mendier ou jouer; et comme ils considèrent que leur temps n'a aucune valeur dans des cas comme celui-là, il est très difficile de leur faire comprendre ce qu'il en coûte pour apporter des marchandises dans le pays, et ils ne voient rien d'inconséquent de leur part en demandant autant pour leurs pelleteries à Chippéwayane que ce qu'ils en obtiendraient à Edmonton.

Je ne puis donner aucune statistique à propos de ce négoce, car tou renseignements que j'aurais pu me procurer aux postes que j'ai visités ne seraient tout au plus que partiels. Je puis dire, cependant. que tous les traiteurs et les sauvages s'accordent sur un point, savoir: que les animaux à fourrures, et surtout le castor, qui était autrefois si abondants, deviennent de plus en plus rares chaque année. Un sauvage du fort Saint-Jean m'en faisait une démonstration en entrelaçant les doigts de ses mains et disant que les sauvages de districts opposés se rencontraient maintenant dans leurs chasses d'hiver, et que les castors étaient si rares qu'il leur fallait se bâter autant qu'ils le pouvaient pour se rendre à leurs terrains de chasse avant les autres, sans quoi ils ne trouvaient plus rien. Bien que les autres animaux se maintiennent un peu mieux, tous diminuent en nombre, et cette diminution ne fera qu'augmenter avec le temps. Les aborigènes ne paraissent avoir aucune idée de protéger les animaux à fourrure, mais ils massacrent tous ceux qu'ils rencontrent, sans égard à leur âge ou à leur qualité. Il est maintenant presque trop tard pour intervenir et chercher à conserver cette ressource du pays. Le conseil du Nord-Ouest a adopté des ordonnances pour la protection du gibier et des animaux à fourrures, mais elles n'ont aucune vigueur en dehors des districts soumis à son autorité législative. Il serait déraisonnable d'espérer que les sauvages observeront les lois qui leur défendent de tuer des animaux lorsqu'ils en ont besoin, mais on pourrait apporter quelque restriction à leur massacre indistinct en empêchant l'exportation de pelleteries trop petites ou de mauvaise qualité, c'est-à-dire des animaux tués hors de saison. On pourrait y arriver en faisant inspecter chaque peau avant qu'elle ne quitte le pays et en punissant l'acheteur ou le possesseur de ces peaux trop petites ou de mauvaise qualité, ou en affermant le pays par districts à des personnes responsables et les obligeant à porter une attention raisonnable à la conservation des animaux à fourrure et du gibier. Le premier plan ne serait guère praticable, car le sauvage est à peine responsable de la grosseur des animaux qu'il tue, excepté lorsqu'il les tue au fusil. Ses pièges prennent tout aussi bien les jeunes animaux que les vieux, et souvent ils sont morts lorsqu'il va les chercher. Tant que la concurrence excessive et insensée qui se fait aujourd'hui existera, l'aborigène tuera tout ce qu'il pourra, car il est sûr de trouver un acheteur pour tout ce qu'il apportera, et plutôt que de laisser

un concurrent avoir tout le prestige de se procurer quelques peaux, le traiteur achètera n'importe quoi.

Le second plan est contraire à l'esprit du temps, mais même un monopole est justifiable lorsqu'il a un bon but pour objet. On pourra demander comment le fait de placer les districts aux noms d'individus ou de compagnies, et d'empêcher la concurrence, pourrait-il protéger les fourrures dans ces districts ? Ainsi que je l'ai dit, ce moyen pas plus que l'autre n'empêcherait que les petits animaux ne se prissent dans les pièges, mais le fermier pourrait empêcher de faire la chasse et de tuer les animaux à fourrures, dont la plupart ne sont pas mangeables lorsqu'ils sont hors de saison, lorsque ni leur chair ni leur peau ne sont bonnes à rien, en refusant d'acheter ces peaux et en punissant le sauvage qui les tuerait en lui refusant crédit, ou de plusieurs autres manières indirectes. Une fois qu'il aurait compris que ce massacre serait inutile et lui ferait tort, il veillerait à ne pas se compromettre. Cela, sans être une protection positive, aurait cependant, je crois, de très bons effets. Si on ne fait pas quelque chose, et bientôt, il y aura peu de chose ou rien à protéger. Le gros gibier, comme le chevreuil, le caribou, le bison, le bœuf musqué, et très souvent l'ours, se tue toujours au fusil : donc le chasseur sait exactement ce qu'il a l'intention de tuer, et on pourrait l'amener à éviter de tuer, excepté dans le cas de nécessité, les femelles pleines ou les très jeunes animaux. Cela est surtout le cas pour le bœuf musqué, que le sauvage peut tuer presque aussi facilement que nous pourrions tuer des bestiaux apprivoisés. Le bison du pays est connu sous le nom de "bison des bois." C'est le dernier débris d'un troupeau qui errait autrefois en nombre incalculable dans cette région, et bien que des lois très strictes et de fortes amendes protègent cet animal là où on n'en a pas vu depuis des années, on ne fait absolument rien pour conserver le peu de ceux qui existent encore dans le nord. Les lieux fréquentés par le bison des bois se trouvent au nord et à l'ouest de la rivière Athabaska, entre les rivières de la Paix et aux Liards, et on disait au fort des Liards que deux de ces animaux avaient traversé la Liard, et qu'on les avait vus dans les montagnes au nord-ouest du fort. Comparativement à l'étendue du terrain qu'ils habitent, leur nombre est fort restreint et ne dépasse probablement pas trois cents en tout. Cela forme un contraste frappant avec la quantité que l'on dit avoir existé il y a environ un demi-siècle, alors que c'était une chose assez commune que quelques sauvages, dans le voisinage de Dunvegan et de Saint-Jean, sur la Paix, partaient pour la chasse et revenaient au bout de quelques jours avec assez de viande pour leur suffire une bonne partie de l'hiver. Comme ni les sauvages ni les traiteurs n'ont fait ici de tueries extravagantes, on peut se demander à quoi est due la rapide diminution du bison des bois ? L'explication qu'on en donne est qu'une très grosse pluie eut lieu dans un mois d'hiver, il y a environ vingt-cinq ans, laquelle satura complètement la neige, qui gela ensuite et se transforma en une immense couche de glace, et le bison, ainsi que tous les autres animaux qui paissent et ne broutent pas les arbres, furent presque exterminés. Cette explication pourrait suffire pour une partie du district, mais un abat de pluie ne peut guère avoir été assez général pour avoir causé la désolation de toute la région. Mais, quelle que soit la cause de ce désastre, il n'en est pas moins vrai qu'il n'en reste plus que quelques bandes que les sauvages rencontrent quelquefois dans la forêt ou à la chasse, et que ceux-ci ne sont que trop fiers lorsqu'ils peuvent détruire toute la bande. Cela, néanmoins, est d'une exécution assez difficile, car ce bison ne peut se chasser qu'à pied, et l'on dit qu'il est très agile, qu'il voit et sent le chasseur avant que celui-ci n'en soupçonne la présence, qu'il s'enfuit à la moindre alarme et ne s'arrête que lorsqu'il est tout à fait hors de danger. Des témoins oculaires disent que leur course furibonde à travers la neige ressemble à une véritable tempête des prairies, car on ne voit rien qu'un tourbillon de neige au milieu duquel on aperçoit un point noir de temps en temps. Par suite de leur vigilance les sauvages réussissent rarement à en tuer toute une bande, mais parfois les pauvres bêtes se jettent dans un bourbier et s'y empêtrent, et avant qu'elles ne puissent en sortir une grande partie d'entre elles sont massacrées.

Il serait absurde de passer une loi pour réglementer la chasse de ces animaux par les sauvages, car ils n'en respecteraient certainement pas les dispositions. Ils les tueront toujours chaque fois qu'ils en auront l'occasion, surtout s'ils ont besoin

de provisions. Heureusement qu'ils ne les rencontrent pas souvent, et il ne s'en tue que quelques-uns par-ci par-là.

La rareté de ce gibier et la difficulté de l'approcher n'empêchent pas les blancs d'aller dans la région et d'essayer à en tuer quelques-uns, sans aucune autre raison, que je puisse voir, que le plaisir de la chasse, car leur petit nombre et la difficulté d'en rapporter les peaux écartent toute idée d'entreprise commerciale de leur part.

On dit que cet animal est plus gros que le bison des prairies, et d'une couleur plus foncée. La différence de grosseur peut s'expliquer par celle de la qualité de la nourriture particulière à chacune de ces espèces, et la différence de couleur par l'abri que lui offrent les forêts contre l'action blanchissante du soleil sur le poil.

Quant au bœuf musqué, cet animal habite une région beaucoup plus inaccessible que le bison des bois; néanmoins, avec les moyens que nous avons maintenant de voyager, ce n'est guère plus qu'un voyage de plaisir de se rendre aux confins de la contrée qu'il habite. Cet animal rôde dans ce que l'on appelle les "Terres stériles," c'est-à-dire, la plaine nue qui est située à l'est de la frange de bois qui borde la rivière Mackenzie, au nord de celle qui longe le Grand lac des Esclaves et ses affluents, et à l'ouest de la baie d'Hudson.

On m'a dit, mais je ne puis en garantir l'authenticité, qu'on l'avait récemment trouvé beaucoup plus au sud, à l'est du lac Athabaska. On le trouve fréquemment à moins de quarante ou cinquante milles de la Mackenzie jusqu'à l'océan Arctique. Déjà un blanc a pénétré deux fois dans ce territoire dernièrement. Son but, paraît-il, était simplement de voir la région qu'il habite et de s'en procurer quelques têtes comme trophées. Il était accompagné de M. McKinlay, dont j'ai déjà parlé et que je citerai plus loin. Ils étaient aussi accompagnés d'un grand nombre de sauvages, qui insistèrent à les suivre sous le prétexte de protéger leurs frères blancs dans le cas où ils seraient attaqués par les Esquimaux; mais au lieu de leur être une aide, ils devinrent un embarras, et il fallut les nourrir. Durant cette excursion, plus de soixante bœufs musqués et quatre-vingt ou quatre-vingt-dix caribous furent massacrés, et l'on ne rapporta que quelques têtes de bœuf musqué, presque tout le reste ayant été gaspillé en pure perte. La renommée de cette expédition en engagea d'autres à aller dans cette région en quête de ces animaux pour en avoir les peaux, et ce n'est plus maintenant qu'une question d'argent et de temps pour que la chasse s'y fasse sur une grande échelle.

Il me semble que ce ne serait imposer aucune perte ou injustice aux étrangers si le gouvernement proclamait une saison durant laquelle les étrangers au moins ne pourraient tuer ces animaux, et s'il défendait aussi d'en faire la chasse sans l'autorisation du gouvernement par l'entremise d'officiers nommés dans le district à cet effet. Tous les animaux du district constituent les sources d'alimentation et de revenus des aborigènes, et ils devraient être protégés pour leur subsistance, sans quoi ils finiront par mourir de faim ou émigrer dans les parties colonisées du pays pour devenir à charge à l'Etat. Le conseil du Nord-Ouest a passé une ordonnance défendant de tuer le bison en aucun temps de l'année sous peine de grosses amendes, ce qui constitue un précédent pour l'application de mesures sévères.

Je recommanderais respectueusement que le gouvernement adoptât quelques mesures de protection le plus tôt possible, généralement en inculquant dans le territoire la nécessité d'une saison close pour tous les animaux à fourrures, et particulièrement pour le bison des bois et le bœuf musqué, en défendant la chasse faite par plaisir. Il serait bon aussi de limiter le nombre de peaux qui pourraient être exportées en une même année à un chiffre qui ne dépasserait pas l'accroissement naturel probable de ces animaux.

M. McKinlay, du fort Résolution, pense que la saison close pour eux devrait être à peu près la même que pour l'orignal. Il me dit que le mode suivi par les sauvages pour leur faire la chasse était de les pousser vers quelque barrière naturelle et de les abattre ensuite. Il ajoute que pendant qu'ils les conduisent ainsi ils leur parlent constamment, car ils sont fermement convaincus que les animaux comprennent ce qu'ils leur disent. La femelle du bœuf musqué met généralement bas dans le mois d'avril et n'a qu'un seul veau à la fois. Les sauvages disaient à M. McKinlay qu'elles enfouissent leurs petits dans la neige aussitôt après leur naissance, choisissant pour

cela un endroit abrité mais exposé aux rayons du soleil. J'ai aussi entendu dire qu'elles ne le font que lorsqu'elles sont menacées de quelque danger. Environ trois jours après leur naissance, les petits sont en état de suivre leur mère.

M. McKinlay m'informe que de nombreuses bandes de caribous passent les mois d'été dans les "terres stériles," s'en vont dans le nord au printemps, à la côte Arctique, et reviennent au sud dans le pays boisé à l'automne. Dans leurs migrations, ils se réunissent en immenses troupeaux, et les sauvages en tuent un très grand nombre, souvent pour le simple plaisir de les tuer. Ils vont les attendre sur les cours d'eau et les lacs où traversent ces animaux, et ils les dardent lorsqu'ils sont à l'eau, en tuant souvent plusieurs centaines. M. McKinley me dit que pendant plusieurs jours de suite ils n'étaient jamais sans voir quelque bande de caribous. Il me dit aussi qu'une femelle donne en moyenne de soixante à quatre-vingt livres de viande, et le mâle à peu près cent cinquante, et quelquefois deux cents.

ABORIGÈNES.

Je ne parlerai ici que de ceux qui sont sur la rivière aux Liards et Nelson. J'en ai vu très peu au fort des Liards et ne puis me procurer aucune statistique de leur nombre, non plus qu'à Nelson. En ce dernier endroit, ils ont une habitude dont ils ne se départissent que forcé par le besoin. Les membres d'une bande conviennent de s'attendre à un endroit donné, et viennent ensuite tous ensemble au poste; lorsqu'ils sont en vue du poste, ils commencent à décharger leurs fusils aussi vite qu'ils peuvent les charger et faire feu jusqu'à ce qu'ils soient rendus au poste. Les gens du poste reconnaissent cette politesse en réunissant tout leur monde et tirant du fusil aussi vite qu'ils le peuvent. C'est là une ancienne coutume, et je crois qu'elle ne se pratique plus qu'au fort Nelson. J'ai été témoin de la chose pendant que j'y étais.

On parle radicalement la même langue ici que sur la Mackenzie et la Paix.

M. McKinlay m'a donné, ainsi que je l'ai déjà dit, des renseignements fort intéressants sur le pays situé au nord du Grand lac des Esclaves, dont je transcris ici quelque notes.

Il partit du fort Résolution, avec M. Pike et son parti, le 7 juin 1890, et suivit le Grand lac des Esclaves sur la glace avec des attelages de chiens et quelques sauvages, dont l'un déserta à 100 milles de Résolution. Ils traversèrent le lac en quatre jours et continuèrent à marcher vers le nord-est pendant trois jours de plus, jusqu'à ce que l'on appelle le Fond-du-Lac, où il y avait autrefois un poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Les bords du lac sont ici rocheux (apparemment laurentiens), et s'élèvent à environ 600 pieds au-dessus du lac. Ils sont passablement escarpés et généralement nus jusqu'au sommet qui, dans les espaces entre les roches, est boisé de petits arbres, généralement de l'épinette blanche.

Une petite rivière tombe ici dans le lac. Les sauvages l'appellent "Thithy-i" et les métis indigènes "Glace toujours," ce qui dans les deux cas signifie "il y a toujours de la glace ici." A environ un demi-mille en remontant ce cours d'eau, il y a une chute d'une vingtaine de pieds de hauteur, qui en hiver accumule tant de glace qu'elle prend presque tout l'été suivant à fondre. Il faut faire portage à cette chute, et à environ trois milles plus haut, la rivière est presque au niveau du plateau. De là ils s'avancèrent dans une direction généralement nord-ouest, en passant d'un petit lac à un autre, souvent séparés de quelques verges seulement. Les lacs varient d'un quart de mille à douze ou quinze milles d'un bout à l'autre, mais ils ont généralement moins de deux. Cette direction et le caractère du pays se maintinrent d'un jour à l'autre jusqu'au 1er juillet, mais la distance moyenne qu'ils parcoururent ne dépassa pas cinq milles par jour, et ils passèrent plusieurs journées au campement. Les crêtes que séparent les lacs étaient presque toutes composées de roches nues, mais les lacs et cours d'eau étaient bordés de bois.

Ainsi que je l'ai déjà dit, la vraie forêt se termine à une cinquantaine de milles au nord du lac. A la date du 12 juillet se trouve la note: "Neigé toute la journée." Le 18, il remarque: Nous avons trouvé la rivière au Poisson (*Fish River*) bien meilleure que nous ne nous y attendions d'après le rapport d'Anderson, bien peu de rapides étant trop gros pour les descendre avec notre grand canot, le même qui avait

servi à M. Pike lorsqu'il était allé dans cette région l'année dernière. " Ils arrivèrent à la rivière vers la fin de juin et la descendirent ou la longèrent ainsi que ses lacs, jusqu'au 1er juillet, alors qu'il leur fallut abandonner les traîneaux et s'en tenir aux canots, quoique la glace ne fût pas encore partie des lacs ; mais ils purent trouver un passage en en suivant les bords.

Le 22 juillet, ils virent les premiers indices de la présence des Esquimaux, qui consistaient en pierre disposées pour des foyers et apparemment pour la fondation de campements. Le terrain tout autour était fortement jonché d'ossements et de crânes de bœufs musqués, ce qui indiquait qu'ils étaient venus souvent en cet endroit. C'était sur la rive nord du lac Beechy. Espérant rencontrer quelques-uns d'entre eux, ils continuèrent à suivre le lac jusqu'au bout, mais n'en virent pas d'autres signes. Ils en vinrent alors à la conclusion que ces gens-là ne remontaient pas la rivière au Poisson ou de Back, mais traversaient du goulet de Bathurst (*Bathurst Inlet*) et venaient dans le lac Beechy par quelque cours d'eau qui entrait dans l'une des baies qu'ils n'avaient pas côtoyées parce que la glace était alors toute partie. Ils rebroussèrent chemin à l'extrémité inférieure du lac le 24 juillet, et suivirent la côte pour reconnaître les cours d'eau qui s'y jettent. Peu de temps après avoir dépassé le campement des Esquimaux, ils trouvèrent une petite rivière qui débouchait dans une baie. Ils la remontèrent sur une distance d'environ quinze milles et la trouvèrent semblable à toutes les rivières qu'ils avaient vues dans la région, c'est-à-dire qu'elle était simplement une suite de lacs reliés entre eux par de petits bouts de rivière. Ils virent qu'elle était facilement navigable lorsque l'eau est à un niveau passable, et en conclurent que les Esquimaux qui visitaient le lac traversent du goulet de Bathurst à ce cours d'eau et le descendent. Ils continuèrent alors leur trajet de retour, mais au lieu de passer par la route qu'ils avaient suivie en allant, ils descendirent ce qu'ils appellent la rivière Lockhart, dont ils avaient passé la tête en allant à la rivière au Poisson. Ce cours d'eau se jette dans le Grand lac des Esclaves à l'est du Fond-du-Lac. Ils continuèrent à descendre cette rivière en passant par nombre de petits lacs et plusieurs grands, notamment ceux de Golden, de Clinton et de l'Artillerie. Lorsqu'ils furent arrivés à quelques milles du Grand lac des Esclaves, cette rivière devint trop difficile, et il leur fallut l'abandonner et faire une suite de portages entre de nombreux petits lacs jusqu'à ce qu'ils atteignissent le Grand lac des Esclaves, le 15 août, d'où ils revinrent au fort Résolution le 23.

Après avoir passé le point de partage du Grand lac des Esclaves, ils trouvèrent le pays moins rocheux, avec beaucoup de grandes crêtes sablonneuses et quelques platières glaiseuses sur lesquelles, dans les endroits abrités, croissaient de nombreuses fleurs, dont un grand nombre, dit M. McKinlay, sont communes autour du fort Résolution. Il dit avoir souvent vu de vastes étendues de terrain, le long des bords du lac, couvertes de belle herbe et de fleurs, qui lui rappelaient beaucoup les prairaies du sud. Il y a aussi beaucoup de crêtes de roches (qu'il appelait du granit) d'une grande étendue, éparses dans ces prairies. Ces roches sont fragmentaires et singulièrement jetées et empilées les unes sur les autres, et il n'est pas rare de voir d'immenses fragments reposant sur trois ou quatre gros cailloux, ce qui a l'air d'avoir été fait exprès plutôt que par hasard. Il remarqua des abeilles-bourdons en plusieurs endroits. Au nord de ce point de partage, il y a bien peu de bois, et leur bois de chauffage consistait en ce qu'ils trouvaient à la dérive et qu'ils étaient bien contents d'avoir, car souvent ils n'en avaient pas du tout.

La glace sur les lacs atteint une profondeur de plus de six pieds, ce qui explique pourquoi elle reste si tard au printemps. Des truites très grosses et d'une saveur exquise sont très nombreuses dans ces lacs, et on les prend facilement avec n'importe quel appât.

Cette partie des terres stériles n'est pas, à en juger d'après la description qu'il en fait, aussi repoussante qu'on l'a souvent décrite, mais elle n'est certainement pas attrayante.

M. McKinlay me dit que, lorsqu'il était à l'extrémité est du Grand lac des Esclaves, il avait entendu parler d'une route que les sauvages prennent quelquefois pour aller de ce lac aux eaux de la baie d'Hudson, probablement le goulet de Chesterfield. Il dit que les sauvages la décrivaient comme étant une " eau facile," avec

seulement un court portage sur une crête sablonneuse et unie, conduisant d'un système d'eau à l'autre. Ils décrivaient aussi la rivière qui se jette dans le goulet de Chesterfield comme étant une "bonne eau" d'un bout à l'autre, les rapides n'étant pas mauvais.

Le très révérend Dr Bompas m'informe que les indigènes appelaient cette rivière la "rivière au Poisson," pour la distinguer de celle du Gros Poisson ou de Back, les sauvages l'appelant du premier de ces noms à cause du gros poisson que l'on trouve dans ses eaux.

M. McKinlay me promit que la première fois qu'il rencontrerait des sauvages qui connaîtraient cette route, il leur en ferait faire une carte et une description et qu'ils me les enverraient. J'ai reçu une lettre de lui datée du mois de décembre dernier, mais il n'avait pas encore réussi jusqu'alors, bien qu'il eût appris quelque chose de plus sur la région. Ses derniers renseignements étaient qu'il existe un grand lac sur le plateau d'épanchement, dont les eaux s'écoulent dans les deux directions, une rivière allant se jeter dans le fond de la baie de Christie, dans le Grand lac des Esclaves, et une autre dans la baie d'Hudson. On appelle ce lac le "lac au Sable" (*Sandy Lake*). D'après le rapport qu'on lui en a fait, il croit qu'il se trouve à environ deux cents milles de la baie de Christie.

Le comte de Sainville, ainsi que je l'ai déjà mentionné, m'a donné des renseignements sur la nature de la région qu'il avait parcouru autour de l'embouchure et de l'estuaire de la rivière Mackenzie. Il décrit la contrée du côté ouest de l'estuaire comme étant généralement élevée, avec beaucoup de glaise et d'argile schisteuse le long de la grève. Celle du côté est, et aussi loin qu'il est allé, à l'exception des montagnes au Caribou, est plate et basse, et ne produit que du saule et des ajoncs. Un trait caractéristique de cette côte est le nombre de collines coniques de gravier qui s'élèvent à une hauteur de 200 à 300 pieds. Il a toujours trouvé de l'eau douce qui suintait à leur base, ce qui l'engagea à les étudier, et il découvrit que l'intérieur de ces monticules consistait en glace d'eau douce, recouverte de sable et de gravier. Beaucoup de gros troncs d'arbres sont enfouis dans cette vase, et il s'en est souvent servi comme bois de chauffage. Quoique ces arbres doivent avoir occupé cette position pendant des milliers d'années, il dit qu'ils étaient encore aussi sains que s'ils n'eussent été abattus que depuis un an ou deux. La plupart étaient des épinettes blanches, et lorsqu'on les coupaient ils émettaient encore l'odeur particulière de ce bois et brûlaient facilement. Il dit que le gibier était abondant dans cette localité, surtout le gibier de plume, qui est très nombreux. On ne trouve que des Esquimaux dans cette région, les sauvages les craignant trop pour s'aventurer dans leur territoire. Le comte a une opinion plus favorable des Esquimaux que n'en ont la plupart des gens, et son expérience avec eux semblerait la justifier. Il dit que ce sont des voleurs invétérés si vous essayez de leur cacher quelque chose, mais si vous laissez vos effets à leur portée sans paraître y attacher d'importance et sans vous occuper qu'ils les prennent ou non, ils seront en parfaite sûreté. Ils paraissent plutôt se complaire à déjouer votre surveillance qu'à s'emparer de ce qui vous appartient. Le comte pense que les liens de famille n'existent presque pas parmi eux. Les hommes n'hésitent pas plus à changer de femmes pour un certain temps ou pour toujours que s'il s'agissait de changer quelqu'un de leurs instruments de pêche ou de chasse, et en outre, la promiscuité des sexes est très générale, ce qui explique, selon lui, le petit nombre d'enfants dans chaque famille, qui dépasse rarement deux ou trois.

Pendant que j'étais à Winnipeg, Son Honneur le lieutenant-gouverneur du Manitoba me fit part d'une correspondance qu'il avait eue avec le département de la marine des Etats-Unis, dont il me permit de prendre quelques notes, ainsi que copie de deux cartes d'une partie de la côte Arctique dans le voisinage de l'estuaire du Mackenzie; l'une était une carte de la ligne de côte depuis le 127° du méridien à l'ouest de Greenwich jusqu'au 156°, l'autre une carte de l'île de Herschel, dont une portion, sur la même feuille, est fort agrandie et montre l'Anse aux Perles (*Pearl Cove*), qui est une baie sur le côté sud de l'île. Telle que placée sur la grande carte, l'île de Herschel est située dans la latitude 69° 40′, longitude 139°, tout près de la côte. Elle se trouve ainsi à deux degrés à l'est de la frontière internationale.

Ces cartes marines ont été compilées d'après les levés hydrographiques faits par les officiers du steamer américain le *Thétis* en 1889. Ce navire a été envoyé là par les autorités des Etats-Unis pour se tenir dans le voisinage de la flotte des baleiniers, afin de leur porter secours ou leur aider s'ils en avaient besoin. Les officiers firent des sondages et des déterminations qui sont indiqués sur la carte, mais les sondages sont marqués plus loin à l'est qu'il ne paraît avoir été, et l'autorité de ceux-ci n'est pas donnée. Une note inscrite sur la carte dit que les officiers du *Thétis* ont trouvé que la ligne de côte telle que tracée sur cette carte est d'environ quatre milles trop au nord entre les 139° et 146° méridiens. Il ne paraît pas qu'ils aient essayé d'entrer dans la rivière Mackenzie, et les sondages les plus rapprochés de son embouchure, tels que portés sur cette carte, sont à environ quatre-vingt-dix milles de son embouchure principale, ou celle de l'est. La moindre profondeur indiquée est de douze brasses, et la plus grande, trente-sept. L'île de Herschel est à environ quatre-vingt milles de l'embouchure la plus occidentale du Mackenzie, et à environ cent trente milles de la plus orientale. Cette île a de six à sept milles de longueur de l'est à l'ouest, et de trois à quatre de largeur du nord au sud. L'Anse aux Perles est une petite baie sur la rive sud près de l'extrémité est, qui offrirait un bon abri contre les glaces flottantes aux navires qui ne tireraient pas plus de deux à trois brasses et demie. Elle a environ un demi-mille de profondeur et est un peu moins large, et d'après sa position et sa forme elle est presque entièrement entourée de terre, l'île elle-même se trouvant tout près de la côte (en certains endroits pas plus de deux milles). De fait, toute l'île offre un bon abri contre les vents et les glaces flottantes du nord-ouest, du nord ou du nord-est, et les autres ne pourraient faire aucun dommage ici.

Le point que Son Honneur désirait surtout faire remarquer est la proximité d'un aussi bon havre de l'embouchure de la Mackenzie. Son Honneur avait aussi appris des autorités des Etats-Unis qu'un baleinier appelé le *Grampus*, tirant deux brasses et demie d'eau, avait réussi à se rendre à moins de deux milles de la Pointe aux Galets (*Shingle Point*). Cette pointe est à environ vingt-cinq milles au nord-ouest de la bouche la plus occidentale du Mackenzie. Il ne paraît pas qu'il ait essayé d'entrer dans le fleuve.

Il y est dit que "l'on a trouvé de l'eau libre à l'est de l'île de Herschel. Dans la baie de Mackenzie, le courant repousse les banquises, et toute la glace des environs est de la nouvelle glace qui se forme chaque automne. La glace commence à se briser vers le 20 mai, et elle commence à fondre entre cette date et le 1er juin. La glace de banquise se brise du 5 au 15 juin, et l'autre glace part le 1er juillet. Les vents du nord peuvent la retenir en vue de la terre pendant quelques jours, mais vers le 15 de juillet elle est hors de vue. Cela a lieu tous les étés, et la ligne de démarcation entre l'eau libre et la glace flottante qui se dirige au nord de l'île de Herschel est très prononcée. Les indigènes disent que cette eau claire s'étend tous les étés jusqu'à cinquante ou soixante milles au nord du fleuve Mackenzie."

On dit aussi que la marée est de deux ou trois pieds à l'île de Herschel. La baie de Mackenzie est libre de glace, dit-on, jusqu'au 1er septembre, alors qu'elle commence à se former de nouveau.

C'est à peu près là tous les renseignements que contiennent ces cartes au sujet de notre ligne de côté, mais je puis reproduire ici une autre remarque. "Un vent du nord-est chasse les banquises de la côte, et tout navire qui irait à l'est après la première semaine de septembre, ou qui y resterait après ce temps, pourrait se préparer à hiverner."

Ceci termine mon rapport, qui, j'ose l'espérer, sera satisfaisant pour vous, monsieur, et pour le public. J'ai rapporté les choses telles que je les ai vues et me suis efforcé de présenter, sans aucun préjugé, un compte fidèle de tout ce que j'ai pu voir ou entendre, et je vous soumets respectueusement le tout pour votre information.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM OGILVIE,
Arpenteur fédéral.

COMPTE RENDU SOMMAIRE

DE LA

COMMISSION DE GÉOLOGIE DU CANADA

ANNÉE 1892

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S.-E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1893

[N° 13*a*—1893.] *Prix:* 5 *centins.*

A Son Excellence, le Très Honorable Lord Stanley of Preston, gouverneur général du Canada, etc., etc., etc.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

En conformité de l'Acte 53 Vic., chap. 2, section 6, le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le compte rendu sommaire des opérations de la Commission de Géologie durant l'année expirée au 31 décembre 1892.

Respectueusement soumis,

T. MAYNE DALY,

Ministre de l'intérieur.

JANVIER 1893.

COMMISSION DE GÉOLOGIE DU CANADA.

COMPTE RENDU SOMMAIRE

ANNÉE 1892.

1er janvier 1893.

A l'honorable T. Mayne Daly, M.P.,
Ministre de l'intérieur.

Monsieur,—En conformité de l'Acte 53 Victoria, chap. XI, section 6, j'ai l'honneur de vous présenter le compte rendu sommaire des opérations de la Commission de Géologie durant l'année qui vient de finir.

Au cours de cette année nous n'avons guère fait que poursuivre les travaux dont il a été rendu compte dans les rapports de 1890 et de 1891. Nous n'avons qu'à nous féliciter des progrès accomplis relativement à l'étude géologique des diverses régions dont l'examen avait été commencé au cours de ces deux années. En outre, on a fait d'intéressantes explorations dans les vastes contrées encore inconnues qui s'étendent au sud du lac Athabasca et à l'est de la baie James ; les résultats ainsi obtenus sont d'une haute importance au double point de vue de la géologie et de la géographie de ces régions.

Le personnel d'exploration comptait, cette année, quinze partis distribués comme suit :—

Colombie-Anglaise	1
Partie nord-ouest du territoire d'Alberta et vallée de la Colombie.	1
Région située entre le lac Athabasca et le lac des Rennes	1
Ontario	4
Québec	3
Maine oriental	1
Nouveau-Brunswick	1
Nouvelle-Écosse	3

Comme les années passées, MM. Macoun, Ami, Weston et Willimott ont poursuivi leurs études sur la botanique, la paléontologie et la minéralogie et ont enrichi de leur mieux nos diverses collections ; on trouvera le détail de leurs travaux plus bas. Ainsi qu'en 1891, le docteur G.-M. Dawson a dû suspendre ses explorations géologiques pour consacrer presque tout son temps aux travaux de la commission de la mer de Behring. Néanmoins, ces explorations, qui ont pour champ la Colombie-Anglaise, ont été poursuivies par son assistant, M. McEvoy, lequel a également dessiné sur pierre les détails orographiques de la feuille de Kamloops.

A la page 8 du Compte Rendu Sommaire de 1891, nous disions que le puits de Doloraine avait atteint une profondeur de 1,808 pieds et que les frais de forage s'élevaient, au 31 décembre 1891, à $15,494.80. Plusieurs accidents et des retards imprévus se sont produits au cours de ces travaux. Le 11 juillet dernier, en arrivant à Doloraine, je constatai que, le matin même, la sonde avait traversé les argiles schisteuses imperméables et pénétré dans les sables perméables. Un mince filet d'eau saumâtre jaillissait du conduit ; en abaissant le tube de revêtement l'écoulement s'arrêta, puis on creusa plus avant dans l'espoir d'obtenir un débit plus abondant. Quand je retournai à Doloraine, le 22 septembre, la sonde avait atteint la profondeur de 1,943 pieds et descendait alors à 121 pieds au-dessous du sommet de la formation du Dakota, laquelle est constituée par des couches alternées de sable quartzeux blanc, fin et grossier et de lits de grès dur renfermant par-ci par-là des concrétions pyriteuses. Après avoir abaissé le revêtement, comme il est dit plus haut, on frappa de nouveau la veine liquide à 1,835

pieds, mais l'eau ne s'élevait plus jusqu'à l'orifice du tube, excepté quand on y laissait descendre les tiges de la sonde, et encore fallait-il employer à cet effet neuf ou dix tiges de trente pieds de longueur chacune, preuve que la surface de l'eau dans le tube se trouvait à environ 100 pieds de la surface.

Cette eau (on le verra par l'analyse quantitative donnée plus bas), bien que trop salée pour être potable, est cependant limpide, et, différant en cela de l'eau des puits peu profonds du district, dissout facilement le savon ; on pourra donc l'employer aux usages domestiques. Deloraine est à 1,630 pieds au-dessus de la mer, d'où l'on peut conclure presque à coup sûr, que sur n'importe quel point de la région dont l'altitude ne dépasse pas 1,500 pieds, les eaux emprisonnées dans les sables de la formation du Dakota jailliraient avec force si on leur ouvrait une issue. L'affleurement oriental de ces sables a été relevé par M. J.-B. Tyrrell, en 1889*, sur certaines terrasses situées à l'extrémité méridionale du lac des Cygnes, non loin de la base de l'escarpement du Manitoba dans les montagnes Rocheuses. Ce point est à quelque 120 milles au nord de Deloraine et à une altitude de 1,000 pieds environ. Cet affleurement se trouve évidemment au bord oriental du grand bassin perméable qui comprend les deux états du Dakota et l'ouest du Manitoba et que la sonde a atteint, à Deloraine, à 215 pieds au-dessous du niveau de la mer, soit à 1,205 pieds en contrebas de l'affleurement observé dans l'escarpement de Manitoba.

Plus loin au sud, l'escarpement crétacé qui constitue le bord du bassin s'abaisse au-dessous du niveau général de la contrée, et les matières détritiques déposées dans le lac glaciaire d'Agassiz recouvrent d'un manteau épais les terrains de ce système ainsi que les roches paléozoïques et archéennes sur lesquelles ils reposent. Il y a lieu de croire que l'écoulement des eaux du puits de Deloraine est considérablement entravé par le peu de consistance des sables du Dakota qui s'éboulent constamment et encombrent le conduit. Le même fait s'est produit au puits du lac du Diable, dans le Dakota, et en plusieurs autres endroits ; mais on a constaté qu'en faisant jouer la pompe sans interruption pendant un certain temps, ou même en laissant le liquide prendre son cours naturel, les éboulements cessent. Le débit s'accroît alors et la qualité de l'eau s'améliore. On a donc pris des mesures pour installer une pompe au puits de Deloraine et tenter l'expérience. S'il est vrai, comme nous le supposons, que la plus forte partie de l'eau de ce puits provient des hautes terres situées vers l'ouest, on a raison de croire que la pression au point qui nous occupe se trouve diminuée grâce à l'issue naturelle que les eaux trouvent au bord oriental du bassin et cela de telle sorte que le liquide ne saurait jaillir en aucun point dont l'élévation est notablement supérieure à celle de la localité en question, soit environ 1,000 pieds d'altitude. Plus au sud l'affleurement des sables perméables du Dakota doit être beaucoup moins élevé, mais il est caché par les dépôts du lac Agassiz ; c'est peut-être à cette cause qu'il faut attribuer la pression beaucoup plus forte qui existe dans les puits de la vallée de la rivière de James, Dakota, ainsi que la nature marécageuse de la contrée qui s'étend vers le nord, au-dessous du bord du bassin. Il sera intéressant, aussi bien au point de vue économique qu'au point de vue purement scientifique, de constater l'effet des pompes au puits de Deloraine.

L'analyse d'un échantillon de cette eau, faite au laboratoire de la commission, a donné le résultat ci-dessous :—

	Grains.
Chlorure de potassium	1·562
" sodium	309·502
Sulfate de soude	28·196
Bi-carbonate de soude	94·409
" chaux	3·961
" magnésie	3·581
Acide carbonique, libre	5·044
Matières organiques	0·000
	446·255

Nombre de grains dans un gallon d'eau (mesure impériale).

*Rapp. Ann., Comm. de Géol. du Can., 1889, p. 27A.

Poids spécifique à 60° F. 1004·99.

L'ébullition y détermine un léger précipité consistant en carbonate de chaux avec un peu de carbonate de magnésie.

L'eau du puits artésien de Jamestown, Dakota, contient 129·2496 grains de matières solides. Je n'ai pas pu me procurer une analyse de l'eau du lac du Diable. Toutefois, sous le rapport de la teneur en matières salines, elle doit tenir le milieu entre celle de Jamestown et celle de Deloraine.

Nous disions, au cours du Compte Rendu Sommaire de 1891 (pp. 77A et 93A), qu'on était à préparer des collections géologiques et botaniques destinées au musée de Banff, situé dans le parc des montagnes Rocheuses. Au mois de juillet, je me rendis à Banff pour inspecter l'édifice en cours de construction, pour m'assurer de ce qui restait à faire pour le terminer et le rendre propre à l'objet qu'on avait en vue, et enfin pour déterminer quelles sortes de vitrines il convenait d'adopter pour les échantillons. Je suggérai quelques modifications dans la disposition de salles, dont je fis le plan en y indiquant la grandeur et la position des quinze vitrines qui devront y prendre place. On construit actuellement ces vitrines à Ottawa ; elles seront prêtes à être mises en place au printemps. Toutes ensemble, armoires et caisses vitrées donnent une surface d'exposition égale à 1,444 pieds carrés environ. Une belle collection d'animaux, de fossiles, de minéraux et de roches diverses y sera installée, dès qu'elles seront prêtes et nous enverrons également au musée des cartes et des photographies, ainsi qu'un herbier, dont les échantillons ont été montés et classés par le professeur Macoun.

Le 20 juillet, je visitai la section 11, township 2, rang 23, située au sud de Deloraine, sur l'escarpement de la montagne de la Tortue. M. Duncan McArthur, propriétaire de cette section, a ouvert, dans son angle nord-ouest, plusieurs tranchées à ciel ouvert et un puits de 23 pieds de profondeur dans lesquels il rapporte avoir rencontré trois couches de lignite séparées par des cloisons d'argile.

1re couche, à 17 pieds de la surface	2′6″
2e " " (?) "	2′6″
3e " à 23 pieds de la surface, épaisseur non déterminée.	

Toutes les fouilles étaient remplies d'eau à l'époque de ma visite.

A en juger par les échantillons que m'a montrés M. McArthur, ce lignite est de même qualité que celui qu'on exploite actuellement à Estevan, et, pour peu qu'on puisse l'extraire à assez bon compte, il constituera un combustible précieux pour la consommation locale.

Les couches en question sont indubitablement les mêmes que celles qui ont été mises à nu dans le rang 24, township 1, et dont il est fait mention à la page 10 du Compte Rendu Sommaire de 1890. Nous disions alors qu'on retrouverait le même gisement entre les rangs 19 et 34 du township 1. On sait aujourd'hui qu'il pénètre à la distance d'un mille au moins dans le township 3, c'est-à-dire à 13 milles au nord de la frontière des États-Unis.

Le 7 août je partais d'Ottawa pour Québec, où, en compagnie de M. Weston, je fis certaines investigations destinées à résoudre la question jusque là douteuse des relations des schistes bitumino-calcaires et graptolithiques de la citadelle avec les roches du Trenton. Nos recherches ont été couronnées de succès et, en face des preuves recueillies, il n'est plus permis de douter que les schistes en question sont à un horizon supérieur à celui du Trenton ; ou, en d'autres termes, il est certain qu'ils représentent la formation de l'Utica-Hudson, la masse entière étant très bouleversée, resserrée et comprimée entre deux importantes dislocations. Les preuves de ces dislocations abondent depuis le saut Montmorency et l'île d'Orléans jusqu'au lac Champlain. Que parmi les couches en question il s'en trouve quelques-unes de plus anciennes que le Trenton, la chose est très probable, mais toutes sont certainement plus récentes que la formation de Lévis.

Le 13 août je pris le chemin de la Nouvelle-Écosse, où je passai quelques jours à étudier, avec M. Hugh Fletcher, certains accidents de structure relevés dans le promontoire de Chignectou et les hauteurs de Cobequid ainsi que sur le chemin de fer Intercolonial et sur celui de Springhill à Parrsboro.

Je me range pleinement à l'opinion déjà émise à ce sujet par M. Fletcher. A mon sens, les roches cristallines des hauteurs de Cobequid ne sauraient être regardées comme archéennes et il me paraît hors de doute qu'elles sont simplement des matières éruptives

contemporaines des formations dévoniennes et carbonifères. On trouvera d'amples détails sur cette question dans le rapport de M. Fletcher.

Le 29 août j'étais de retour à Ottawa.

Le 22 septembre j'arrivais de nouveau à Deloraine. Les travaux de forage furent alors suspendus et l'on commença l'installation de la pompe dont j'ai déjà parlé. Le 25 je visitai Estevan et le bassin houiller de la Souris que j'avais examiné en 1880.*

A la mine Hassard, située à 14 milles d'Estevan, se présentent quatre couches de lignite aux profondeurs ci-dessous ; la dernière est actuellement en exploitation

1.....	4 pieds	12 pieds au-dessous du niveau de la prairie.		
2.....	2 "	40	"	"
3.....	1 "	50	"	"
4.....	8 "	80	"	"

La couche de 8 pieds, qui se trouve à quelques pieds seulement au-dessus de la rivière, avait échappé à l'attention du docteur Dawson en 1874 et à mes recherches en 1880. La mine Hassard est sur la rive gauche de la Souris, dans la section 4, township 2, rang VI à l'ouest du deuxième méridien. Le gîte offre un dépôt de lignite solide épais de 8 pieds et d'excellente qualité. Il est assez difficile d'établir une corrélation quelconque entre la coupe donnée ci-dessus et celle qui se présente à la mine d'Estevan, mais il paraît à peu près impossible que la couche de 8 pieds de la première soit, comme on le pense, la même que celle qu'on exploite à Estevan, celle-ci n'étant qu'à 28 ou 30 pieds au-dessous du niveau de la prairie. Il est plus probable qu'elle correspond à la couche de 6 pieds représentée dans la figure de la page 7A, rapport de 1880, et à celle de l'ancienne mine de Sutherland (*voir* page 5A du même rapport) ; en ce cas le gîte de 8 pieds mis à nu dans la mine Hassard se trouverait, à Estevan, au-dessous du lit du ruisseau Long. Quoi qu'il en soit, il y a là une énorme quantité de combustible utilisable. A ce sujet je disais, en 1880 :—

" On peut admettre qu'il existe dans cette région, au-dessus du niveau de la rivière de la Souris, une couche de lignite utilisable épaisse de 8 pieds et couvrant une étendue de 120 milles carrés au moins. En prenant le poids du lignite à 64 livres au pied cube (ce qui est faible) le volume ainsi constitué donne un poids de 7,136,864 tonnes."

A la page 6 du Compte Rendu Sommaire de 1891, j'exprimais l'espoir que le vol. V des rapports annuels serait publié avant la fin de 1892. Malheureusement, j'ai été trompé dans mon attente ; cependant quatre des parties qui composent ce volume sont publiées et l'on achève l'impression de six autres ; quant aux trois dernières elles sont prêtes à être remises à l'imprimeur. En outre la plupart sont déjà traduites et nous espérons pouvoir publier la version française beaucoup plus tôt que d'habitude.

Le rapport annuel, vol. V., contiendra les parties suivantes, avec cartes, coupes et autres illustrations :

A—Compte Rendu Sommaire, 1890 et 1891.
D—Rivières de la Paix et Athabasca, avec carte-index et coupes—Tyrrell.
E—Nord-ouest du Manitoba, etc., avec carte et illustrations—Tyrrell.
F—District minier de Sudbury—Bell.
G—Géologie de l'île de Hunter—Smith.
L—Géologie et minéraux économiques des comtés de Portneuf, Québec et Montmorency, P.Q.—Low.
M—Rapport sur une partie de la province de Québec et les régions adjacentes du Nouveau-Brunswick et du Maine—Bailey et McInnes.
P—Relevés et explorations, comtés de Pictou et de Colchester, N.-E.—Fletcher.
Q—Gaz naturel et pétrole, province d'Ontario—Brumell.
R—Analyses chimiques—Hoffmann.
S—Mines et statistiques minières—Ingall.

Sur l'invitation de la Société Royale du Canada et du club Logan, la Société géologique d'Amérique a tenu sa session d'hiver à Ottawa, le 28 décembre et les jours suivants. Son Excellence le gouverneur général, a bien voulu dans la séance d'ouverture souhaiter la bienvenue à nos visiteurs.

---

*Rapp. des Opérat., Comm. de Géol. du Can. 1879-80 pp. 2—26 A.

Parmi les intéressants mémoires présentés au cours de la réunion, plusieurs étaient dus à la plume des membres de la Commission de Géologie du Canada. Les amusements ménagés aux savants étrangers que nous recevions ont été bien compris, bien ordonnés et même pas tout à fait dépourvus d'intérêt au point de vue scientifique. A la fin de la session la résolution ci-dessous, votée *cordialement et à l'unanimité*, a été transmise au club Logan par le professeur Le Roy Fairchild, secrétaire de la société :

Résolu—" Que la Société Géologique d'Amérique offre ses remerciements les plus sincères au club Logan pour son aimable invitation et pour sa généreuse hospitalité, et désire reconnaître spécialement les bons offices du Dr A.-R.-C. Selwyn, du Dr R.-W. Ells, de M. Joseph-B. Tyrrell et de M. W. H. Smith, qui composent le bureau de direction du club et auxquels est dû, en très grande partie, le succès de la convention."

M. James McEvoy partit d'Ottawa le 8 juin avec ordre de reprendre l'examen de cette portion de l'intérieur de la Colombie-Anglaise que représente le feuillet de Shuswap et dont les bornes sont données à la page 18A du rapport annuel de 1891. Il fut rejoint à Kamloops par son assistant, M. C.-J. Bowell, et poursuivit ses recherches dans cette région montagneuse jusqu'à la fin de septembre. Le 8 octobre il rentrait à Ottawa.

Voici le rapport qu'il nous adresse :

" La plupart des routes et des pistes de la région ayant été relevées antérieurement, les opérations de la saison ont été nécessairement plus ardues et plus difficiles que les précédentes ; il nous a fallu traverser à pied des forêts presque impénétrables et escalader des montagnes souvent très élevées et d'une âpreté extrême.

" Notre première exploration avait pour objet le ruisseau Chase et une passe qui conduit à la station de Tappen. Nous consacrâmes quelques jours à examiner les environs du lac Blanc que nous ne connaissions encore que par les rapports des indigènes. Ce lac n'a que deux milles de long et paraît très peu profond. Son nom, qui n'est que la traduction de celui que lui donnent les sauvages, lui vient de la couleur blanche que les limons de son lit communiquent à ses eaux.

" Nous avons observé, sur les hauteurs qui s'élèvent à l'ouest d'Armstrong, le long du chemin de fer de Shuswap à Okanagan et non loin du ruisseau Davidson, une chiastolite schisteuse de couleur noire, semblable à celle qu'on observe au sein des granits, à la Nouvelle-Écosse et ailleurs. Ses relations avec les roches voisines paraissent être identiques à celles qu'elle présente dans l'est du pays. Les schistes argileux s'altèrent au voisinage des granits et se chargent de grenats en cristaux imparfaits ; puis, jusqu'au contact immédiat avec la roche ignée, la chiastolite conserve ses traits caractéristiques.

" Nous avons mis environ trois semaines à explorer le haut cours du ruisseau Écossais qui traverse la contrée située au nord du lac de Shuswap. Les montagnes offrent ici des sommets élevés de quelque 6,800 pieds, aplanis et polis par les glaciers. Elles sont principalement constituées par les gneiss et les micaschistes de la série de Shuswap qui sont probablement d'origine archéenne. Sur le ruisseau Écossais pourtant, les schistes argileux noirs et plus récents de la formation de Nisconlith sont bien développés. Pour revenir au point de départ nous avons pris la direction de l'ancienne piste Seymour, aujourd'hui tout à fait oblitérée. Les eaux étant très hautes à ce moment, nous eûmes beaucoup de difficulté à faire traverser nos chevaux à l'embouchure de la rivière Adams.

" L'été était en retard d'un mois au moins à une altitude de moins de 6,000 pieds. Le 1er d'août le sol était encore à moitié recouvert de neige et, même aux endroits bien exposés au soleil, nos chevaux trouvaient à peine à brouter.

" A quatre milles de la tête du déversoir du lac Adams gît une île vis-à-vis de laquelle s'ouvre une dépression courant vers l'ouest et se terminant au ruisseau Louis. Le point culminant de cette passe est seulement à quelque 3,000 pieds au-dessus de la mer. On y rencontre des étendues considérables de belles terres très propres à la culture ; cependant nous ne savons rien des conditions climatologiques de la localité.

" Arrivés à Cin'-max, sur un cours d'eau qui vient tomber dans le lac Adams à la baie de Skoua-am, nous fîmes une reconnaissance dans la direction du nord jusqu'à la rivière de la Barrière. En route nous avons observé, à un niveau peu élevé, un amas isolé de basalte et découvert, sur la branche orientale du cours d'eau en question, un lac qui n'apparaissait pas encore sur les cartes. Les sauvages le nomment Hum-ham-ilt

il a sept milles de longueur et une vallée basse, partant de son extrémité supérieure, va se terminer au lac Adams.

" Nous trouvant à portée nous avons visité la mine de houille ouverte sur la Thompson du Nord, dans la réserve des Sauvages. Nous y avons relevé la coupe ci-dessous, dans une galerie partant du ruisseau et courant vers le nord.

Houille	6 pouces.
Grès	2 pieds (variable).
Houille	9 pouces.
Grès	6 "
Houille	18 "

" On assure qu'il y existe une autre couche de houille au-dessous de celles-ci.

" Nous avons consacré près d'une semaine à relever les contours compliqués des bassins granitiques et tertiaires qui recouvrent et coupent les calcaires et les schistes constituant la contrée où naissent les ruisseaux Edward et de la Réserve.

" Ne pouvant pénétrer à cheval dans la chaîne des montagnes de l'Or, il nous fallut en faire l'exploration à pied, ce qui nous occupa durant trois ou quatre semaines vers la fin de la campagne. Au prix d'ascensions difficiles et périlleuses, nous atteignîmes quatre sommets principaux outre plusieurs autres moins élevés, d'où nous fîmes des croquis topographiques de la contrée. Les roches rencontrées sont des gneiss et des micaschistes (probablement d'âge archéen), ces derniers renfermant des grenats sur plusieurs points.

" Nous avons fait ensuite un examen soigneux des affleurements qui se présentent, le long du chemin de fer du Pacifique, entre Revelstoke et le bras du Saumon (*Salmon Arm*) afin d'établir l'ordre de superposition de roches de cette localité.

" Nous avons également visité la mine du coteau du Charbon, trois milles au sud de Kamloops. On ouvrait à ce moment une galerie d'allongement dans laquelle nous avons noté la coupe suivante :

Houille	3 pouces.
Schiste argileux	5 "
Houille	12 "
Argile	4 "
Houille	2 "
Schiste argileux	6 "
Houille	3 "
Schiste argileux et argile	5 "
Houille	5 "
Schiste argileux et grès	12 "
Houille	2½ "
Grès	8 "
Houille	3 "

" Les dépôts d'argile sont d'importance variable et quelques-unes des cloisons schis teuses ne sont pas continues.

" Avant de revenir à Ottawa, nous visitâmes la mine de fer de Glen, sur le lac de Kamloops. Le minerai exploité ici est une magnétite légèrement mélangée sur certains points, de calcite et de feldspath, qui cependant n'en rendent pas le traitement plus difficile. Voici les notes que nous avons prises sur les lieux :

" 1o Une fouille ouverte à quelques pieds de la voie ferrée dans un dépôt remplissant une fissure irrégulière large de deux à six pieds.

" 2o Trois cents pieds au sud du dépôt précédent, le gîte offre, sur une épaisseur de quatre pieds, un minerai pur, puis cinq pieds de minerai mêlé à la roche de la contrée.

" 3o Cinq cents pieds plus loin, dans la direction du sud, important gisement ; le minerai occupe une épaisseur de quatorze pieds et se mêle à la roche sur une épaisseur additionnelle de dix pieds.

" 4o Trente pieds au nord-ouest du dépôt précédent, douze pieds de minerai.

" 5o A l'ouest du n° 4, le gîte a cinq pieds d'épaisseur.

" 6o A sud-ouest du n° 5, on observe plusieurs beaux affleurements non encore attaqués.

"7o Au nord-est du n° 3 se présente un filon épais de dix pieds. C'est celui qu'on exploite le plus activement à l'heure actuelle. Le minerai est amené au chemin de fer au moyen d'un tramway funiculaire.

"Tous les filons sont orientés de l'est à l'ouest ; ils plongent presque verticalement ou s'inclinent vers le nord sous des angles très ouverts."

Les explorations de la campagne, y compris le salaire de l'assistant, ont coûté $1,335.69. Depuis son retour M. McEvoy s'est occupé de mettre ses notes au propre, dessiner ses cartes, etc.

M. McConnell partit d'Ottawa le 27 mai avec ordre d'explorer les montagnes Rocheuses au nord-ouest de Calgary et de se rendre à la rivière Colombie soit par la passe Howse soit par la passe d'Athabasca pour reconnaître et déterminer approximativement, dans cette région, la limite orientale de l'expansion septentrionale de la grande zone métallifère des deux districts de la Kootanie. J'avais moi-même observé, en 1871, deux points de la ligne extrême de cette zone, l'un à la source du ruisseau du Canot, l'autre dans le voisinage de la cache de la Tête-Jaune, sur la Fraser, ou plus exactement à l'entrée de la passe de la Tête-Jaune.*

M. McConnell nous adresse le rapport qui suit :—

" Nous partions de Morley le 9 juin avec six chevaux portant nos instruments, nos bagages et des vivres pour cinq semaines ; en outre nous avions engagé des porteurs sauvages qui devaient transporter 400 livres de provisions jusqu'à la Saskatchewan. De cette façon nous avons pu explorer toute la passe Howse sans avoir à revenir au chemin de fer du Pacifique pour renouveler nos approvisionnements, ce qui eût entraîné une perte de temps considérable. De Morley nous gagnâmes, par les contreforts des Rocheuses, la rivière du Chevreuil que nous traversâmes aux environs de la Brèche (*Gap*) ; puis, pénétrant dans les montagnes, nous prîmes la direction du nord en suivant les vallées qui séparent les chaînons orientaux du massif. Le 17 juin nous atteignions la Saskatchewan à la hauteur de la plaine de Kootanie. De là nous descendîmes le cours d'eau jusqu'à la Brèche et nous nous dirigeâmes ensuite vers l'ouest, M. Russell relevant la vallée au pas, faisant une triangulation (à la boussole) des montagnes qui la bordent et supplémentant le tout par des croquis pris du sommet de certains pics. Pendant ce temps je recuillais les données nécessaires pour dresser une carte et une coupe géologiques de la région.

" Avant de traverser la ligne de faîte et de gagner la rivière des Mûres (*Blackberry River*) nous explorâmes durant quelques jours les alentours du lac du Glacier, source de l'un des quatre cours d'eau qui se réunissent pour former la Saskatchewan. Ce lac gît au fond d'une vallée encaissée entre de hautes montagnes calcaires aux flancs escarpés ; il a environ trois milles de long sur un mille de large. Quelques milles en amont de la tête du lac, la vallée est remplie par le grand glacier de la Saskatchewan et, deux milles plus loin, elle est formée par un escarpement au bas duquel les glaces provenant du grand cours d'eau qui coule au centre des Rocheuses se précipitent sous forme de cascades et d'avalanches. Nous fîmes l'ascension du glacier et observâmes, aussi exactement que le temps nous le permettait, ses dimensions, la vitesse de son déplacement, etc.

" Puis nous atteignîmes le sommet de la passe Howse et la rivière des Mûres que nous descendîmes jusqu'à son confluent avec la Colombie où nous arrivâmes le 1er août. Depuis quelques années on ne traverse plus les montagnes par la passe Howse, la piste étant encombrée par des abattis qui la rendent presque impraticable. Nous eûmes même beaucoup de difficulté à nous y frayer un chemin.

" La coupe observée dans les Rocheuses le long de la Saskatchewan et de la rivière des Mûres offre une ressemblance générale avec celle qu'on a relevée sur la rivière de l'Arc et la rivière du Cheval-qui-rue,† mais elle en diffère nécessairement beaucoup dans le détail. Ici comme sur la rivière de l'Arc, nous avons rencontré de grandes failles avec relèvements déterminés par des pressions qui ont agi de l'ouest à l'est. La première de ces ruptures se présente tout au bord oriental de la chaîne ; la seconde coupe la plaine de Kootanie et la troisième, qui est aussi la plus importante, se trouve juste à l'ouest de

---

* Rapp. des opérat., Comm. de Géol. du Canada, 1871 72.

† Rapp. Ann., Comm. de Géol. du Can., 1886, partie D.

l'extension de la chaîne du Dos-de-Scie *(Saw-back.)* En cet endroit des dépôts du cambrien moyen ont été amenés au-dessus du carbonifère. Fait remarquable, les dépôts crétacés manquent presque absolument dans la coupe géologique de la Saskatchewan. Deux bandes de grès rouge, peut-être attribuables à cette période, traversent la vallée, mais nous n'avons pas rencontré, à l'ouest de la Brêche, les schistes argileux carbonifères et de couleur foncée si largement développés plus au sud. Dans la partie occidentale du massif, sauf quelques rares exceptions, les couches sont moins bouleversées que dans la passe du Cheval-qui-rue. La série de la rivière de l'Arc n'affleure nulle part dans la passe Howse ; les montagnes y sont constituées par des calcaires et des calchistes appartenant à la formation de la montagne du Château ou à des horizons plus récents et formant souvent une succession de larges ondulations.

" Le relevé de la passe terminé, nous renouvelons nos approvisionnements à Donald, C.-A., et descendons la Colombie jusqu'au lac Kinbasket. Nous laissons nos chevaux à quelques milles en amont du lac, l'ancienne piste Moberly, depuis longtemps abandonnée, étant tellement encombrée par des abattis que nous ne pouvons y avancer qu'à raison de quelques centaines de yards par jour, bien que tout le monde mette la main à la hache. Nous avions eu d'abord l'intention de descendre la Colombie jusqu'à la rivière du Canot, puis de retraverser les montagnes par la passe d'Athabasca, mais ce projet dût être abandonné. En effet, nous frayer un passage dans ce fouillis inextricable aurait nécessité trop de temps et entraîné des frais considérables.

" La géologie de la vallée de la Colombie est extrêmement compliquée ; nous n'en dirons qu'un mot ici. Sur le versant sud-ouest, constitué par la chaîne des Selkirks, les roches observées sont des micashistes et des gneiss probablement attribuables à la formation Shuswap (Dawson) et de Selkirk.* A l'est de ceux-ci, mais séparés d'eux par une grande faille parallèle à la vallée, règne une épaisse assise de quartzites, de conglomérats et d'argilites fracturés représentant la série de la rivière de l'Arc. Puis viennent des calcaires du groupe de la montagne du Château constituant les chaînes qui bordent la vallée au nord-est, c'est-à-dire du côté des Rocheuses proprement dites. Au delà du premier chaînon de ces dernières, les argilites, accompagnées par des couches de la série de la rivière de l'Arc, forment une nouvelle arête et se prolongent vers le nord-ouest en une bande qui va en s'élargissant peu à peu de la rivière du Bois *(Bush River)* jusqu'au delà de la passe d'Athabaska.

" On a découvert de l'or en grains dans plusieurs des cours d'eau qui naissent au sein des roches de la série de la rivière de l'Arc et il est très probable qu'on finira par trouver dans cette partie du massif des dépôts profitables de sables aurifères. L'état impraticable des pistes a jusqu'ici arrêté les chercheurs d'or. Les schistes de la série de Shuswap qui se présentent sur le versant sud-ouest de la vallée sont également métallifères. Ainsi nous avons découvert, au cours de notre exploration, un filon de galène à l'ouest du lac Kinbasket. Un échantillon de ce minerai analysé par M. Hoffman, a donné 26·25 onces d'argent à la tonne.

" Une épaisse couche de neige étant tombée dans les montagnes le 20 septembre, l'ascension devint impossible et la campagne dût prendre fin à cette date. Revenus à Golden, nous expédiâmes, par chemin de fer, nos effets de campement à Morley où ils devaient être laissés pendant l'hiver, ainsi que nos chevaux qui furent confiés à la garde de R. McFarlane.

L'exploration, y compris le prix des chevaux, a coûté $2,443.62.

Au commencement d'avril, M. J.-B. Tyrrell reçut instruction de faire ses préparatifs pour une exploration dans la contrée qui s'étend au nord de la Churchill, du lac Athabasca et de la rivière de l'Ours. La région explorée, d'une superficie de quelque 40,000 milles carrés, est très difficile d'accès ; personne ne l'avait encore décrite, et la majeure partie n'en avait jamais été visitée par les blancs, pas même par les employés de la Cie de la Baie-d'Hudson. M. Dowling accompagnait M. Tyrrell en qualité d'assistant, mais les deux explorateurs ont presque constamment travaillé indépendamment l'un de l'autre. M. Tyrrell résume ainsi les observations faites durant la campagne :—

*Brit. Geol. Soc. Ann., vol 2, p. 165.

"Il était impossible de dire de prime abord quel point offrait le plus d'avantages pour commencer l'exploration. Cependant, après avoir étudié avec soin les cartes du pays voisin ainsi que le relevé du lac du Chevreuil, du lac Athabasca et de la rivière de l'Ours, fait en 1882 par M. Cochrane et non encore publié, nous décidâmes, avec votre autorisation, que M. Dowling partirait d'Edmonton, dans l'embarcation qui nous a servi pendant deux ans à faire l'exploration du lac Winnipeg, et descendrait l'Athabasca, pendant que je me rendrais à Prince-Albert par le lac Vert et l'île à la Crosse pour pénétrer de ce côté dans la région inconnue que nous avions à étudier. Nous savons aujourd'hui que ce plan était le plus avantageux qu'on pût adopter.

"Partis d'Ottawa le 6 juin nous nous rendîmes donc à Winnipeg. M. C.-C. Chipman, commissaire de la Cie de la Baie-d'Hudson, voulut bien nous donner des lettres ordonnant aux employés de tous les postes du nord de nous fournir les approvisionnements dont nous pourrions avoir besoin. Le 13 juin nous quittions Winnipeg en chemin de fer. M. Dowling avait l'ordre de se rendre à Edmonton, puis de se faire conduire en voiture à Athabasca-Landing où il rencontrerait James Collins, lequel devait y amener l'embarcation laissée à Selkirk. De là il descendrait l'Athabasca, relevant en route la rive sud du cours d'eau ainsi que ses affluents jusqu'au fort du Fond-du-Lac. Je devais le rejoindre en cet endroit le 1er août au plus tard et lui apporter des vivres pour le reste de la saison. Je me rendis jusqu'à Régina, puis gagnai le nord par le chemin de fer de Régina, Lac-Long et Prince-Albert dont la tête de ligne se trouve à ce dernier endroit.

"A Prince-Albert je louai une voiture légère et, le 17 juin, accompagné d'un homme (Herbert Porter) outre mon charretier, je traversai la Saskatchewan et pénétrai dans un massif de coteaux sablonneux revêtus de pins des rochers. La piste circule entre ces coteaux jusqu'au delà de la rivière des Coquilles, après quoi elle pénètre dans une contrée unie ou très légèrement ondulée, au sol très riche revêtu de bois de peupliers qui séparent de belles prairies. Une pluie presque continue avait détrempé le sol et la marche sous bois était très fatigante ; aussi fut-ce avec un plaisir réel que nous arrivâmes de nouveau en vue de la rivière des Coquilles. Au point où nous l'atteignîmes, c'est-à-dire à quelque 30 milles de Prince-Albert, elle serpente dans un lit étroit creusé au fond d'une large vallée s'élevant doucement de chaque côté comme celle de la Saskatchewan. De beaux atterrissements de gravier et des terrasses de même nature règnent sur les deux rives. La piste s'y engage et les suit sur une distance de 30 à 40 milles. Cette route est l'une des plus belles des Territoires du Nord-Ouest.

"La vallée est d'abord occupée par la rivière des Coquilles, ou plutôt par l'une de ses branches qu'on appelle le ruisseau des Serpents ; puis, plus au nord, par le lac du Sable, le lac du Diable et le lac du Poisson-Blanc. En outre elle est coupée transversalement par la Grande-Rivière et par une autre branche de la rivière des Coquilles. Nous ne l'avons pas explorée jusqu'à son extrémité septentrionale, mais elle paraît prendre naissance dans un massif de hauteurs couvertes de blocs abandonnés par un glacier et constituant la principale ligne de division des eaux tributaires de la Saskatchewan et de la Churchill.

"Un peu avant d'arriver à ces collines, la piste laisse la vallée en un point où ses flancs ont 150 pieds de hauteur et pénètre dans le groupe de moraines en question qui sont revêtues d'épinette blanche de grande taille. Au delà elle entre dans une plaine de gravier ; puis, tournant de nouveau à l'ouest, descend dans la vallée profonde du haut cours de la Grande-Rivière. Les flancs de cette dépression, au fond de laquelle coule un cours d'eau de petit volume, sont constitués par des schistes argileux de couleur sombre, probablement d'âge crétacé ; des deux côtés règnent de belles terrasses sur lesquelles passe la piste. La profondeur de la vallée décroit vers l'amont et la dépression semble finir dans un marais couvert de mélèzes. Ici la piste s'en écarte et traverse une vaste plaine dont le sol est une argile sableuse mêlée de cailloux. Au delà se présente une deuxième et large zone de collines de sable à laquelle fait suite une contrée unie, au sol argileux revêtu de peupliers et qui se développe jusqu'au lac Vert.

"A l'extrémité méridionale du lac Vert, où nous arrivâmes le 21 juin, se trouve un poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. M. Gwillim nous y avait précédés de plusieurs jours avec deux canots de Peterborough. Nous y trouvâmes également M. Moberly, commandant du poste de la compagnie à l'île à la Crosse, qui avait parcouru

toute cette distance pour nous rendre service. Ayant fait nos arrangements avec lui, nous nous embarquâmes sur le lac Vert et prîmes la direction du nord.

" Ce lac, qui est long et étroit occupe une ancienne vallée creusée dans le pendant d'une contrée légèrement inclinée.

" Après l'avoir levé au loch et à la boussole, nous descendîmes la rivière des Castors jusqu'à son embouchure, soit jusqu'à l'île à la Crosse, relevant notre itinéraire au pas. Dans son cours supérieur, les bords de ce cours d'eau sont constitués par des dépôts stratifiés de date post-glaciaire ; mais plus bas, le long des rapides, les eaux ont entamé le till qui renferme ici de nombreux cailloux striés. Les roches n'apparaissent nulle part en place sur la rivière des Castors, avant d'arriver au pied des rapides. Ici, juste à l'amont de l'embouchure de la rivière du Doré, se présentent de hauts escarpements taillés dans les sables stratifiés de la formation du Dakota.

" A l'île à la Crosse nous augmentons notre parti de trois hommes, savoir un métis du nom de Pierre Girard et deux Chippewayans nommés Ithingo et Heddery.

" Le 29 juin nous descendons la Churchill jusqu'au confluent de la rivière Mudjatick, ou du Caribou. Les eaux étaient extrêmement hautes dans ce dernier cours d'eau ; néanmoins nous nous y engageâmes sans hésiter. Il coule entre deux rangées de saules dont les pieds sont actuellement sous l'eau, aussi ne pouvons-nous utiliser la cordelle. En outre, à cause de la profondeur des eaux et du peu de consistance du fond, constitué par des sables mouvants, nous ne pouvons non plus employer la perche, et tout le trajet doit se faire à la pagaie.

" La riviere serpente d'un côté à l'autre d'une large plaine sablonneuse formant le fond d'une vallée dont les flancs en gradins sont constitués par des gneiss rouges nettement stratifiés. La rivière atteint rarement la base de ces gradins et son cours n'est nulle part barré par la roche en place ; les quelques rapides tant soit peu importants qu'on y rencontre sont déterminés par les cailloux qui se sont accumulés dans son lit. Elle prend sa source, à la hauteur des terres, dans un groupe de petits lacs gisant dans une pleine de sable et non pas au milieu de collines rocheuses comme on aurait pu le croire. Plusieurs portages nous amènent, au delà de cette plaine, à un petit lac aux eaux limpides qui se décharge vers le nord par un cours d'eau tortueux, coulant d'abord dans l'étendue sablonneuse ci-dessus, puis entre des collines gneissiques et allant tomber dans l'extrémité méridionale du lac des Cris.

" Celui-ci, long d'une cinquantaine de milles, se trouve un peu au nord de la hauteur des terres et presque au niveau de la ligne de partage des eaux. Son extrémité méridionale est entourée par des collines de gneiss archéen ; mais, plus au nord, la côte ouest et les îles adjacentes, (les seuls points que nous ayons examinés,) sont constituées par des grès paléozoïques, blancs ou rouge pâle, en couches horizontales et du même âge que ceux de la région qui s'étend au sud du lac Athabasca. Comme un grand nombre des lacs importants du Canada, celui-ci se trouve à la ligne de jonction des formations paléozoïques et archéennes. Il en est de même des lacs Athabasca et Wollaston.

" Vers le centre du lac des Cris on aperçoit un grand nombre d'îles de forme ovale, constituées par de l'argile et des blocs de transport ; toutes ont leur grand axe parallèle à la direction des stries glaciaires observées. Quelques-unes s'élèvent à 175 pieds de hauteur et leur pied plonge dans le lac à une profondeur de 75 pieds environ. Ces dépôts offrent les caractères de ceux auxquels on a donné le nom de *drumlins*.

" La rivière des Cris sort d'une baie de l'extrémité nord du lac. C'est un cours d'eau torrentueux, sans profondeur et sans vallée bien marquée. Ses eaux coulent sur un lit constitué par des fragments anguleux de grès grossier et de couleur blanchâtre qui est partout ici la roche de la contrée. Les couches elles-mêmes affleurent rarement, et les nombreux et violents rapides que forme la rivière sont déterminés par des amas de ces quartiers de roche, aussi bien que par de brusques resserrements de son lit. Le cours d'eau paraît être d'origine très récente et tout prouve que la région n'a encore été que très légèrement affectée par les agents atmosphériques et par les eaux.

" La descente de la rivière des Cris nous prit trois jours, le soir du troisième nous pénétrions dans le lac Ouapata dans lequel elle se décharge. Nous avons fait le levé complet de cette nappe d'eau ainsi que celui des bords du lac Noir, dans la direction du nord, jusqu'au point ou la rivière Noire en sort.

"Il me fallut ensuite me rendre au Fond-du-Lac, sur la côte nord du lac Athabasca, pour renouveler mes approvisionnements.

"Je laissai donc ici un canot et tous mes bagages sous la garde de deux hommes, et je partis avec trois hommes et un canot. On fait ici un partage de trois milles et demi environ pour éviter une succession de rapides et de chutes que fait la rivière des Cris. Après avoir traversé un petit lac il faut portager encore sur une distance de deux milles et demi avant d'atteindre les eaux tranquilles du cours inférieur de la rivière Noire. La pente totale de la rivière dans la longueur de ces deux portages est d'environ 300 pieds, ou du moins telle est la différence de niveau entre le lac Noir et le lac Athabasca. Nous descendons ensuite la rivière Noire et nous engageons dans le bras long et étroit du lac Athabasca au bout duquel est bâti le poste de la Cie de la Baie-d'Hudson qu'on désigne sous le nom de Fond-du-Lac. La rivière et cette partie du lac occupent le fond d'une grande vallée creusée suivant la ligne de jonction des roches archéennes et des grès inaltérés qui recouvrent ces dernières. Du côté sud cette vallée est bordée par un escarpement élevé et presque uniforme constitué par les grès, tandis que du côté nord s'élèvent de hautes collines arrondies à charpente de gneiss gris rougeâtre ou de grands rochers ravinés de trapp vert sombre.

"Ces trapps sont particulièrement développés sur la rive nord de la rivière Noire et sur toute la côte sud-ouest du lac Noir, et semblent descendre peu à peu au niveau de la contrée qui gît au nord-est. Ils offrent à peu près les mêmes caractères que les diorites huroniennes de Sudbury, du lac des Bois, etc., et il est à croire qu'ils renferment les mêmes minéraux économiques. Sur le côté ouest du lac Noir, et peut-être associé avec ces trapps, affleure un schiste chloritique vert apparemment d'origine clastique.

"En arrivant au Fond-du-Lac le 27 juillet, nous sommes reçus par Joseph Mercredi, vénérable vieillard métis qui a la garde de ce poste depuis quarante-sept ans. Une partie de nos approvisionnements, ainsi qu'un vieux canot ayant appartenu à M. McConnell y étaient parvenus avant nous.

"Le jour suivant arriva M. Dowling, qui venait du fort Chippewayan, après avoir terminé le relevé de la côte sud du lac Athabasca. Il m'apprit que le steamer qui fait le service de l'Athabasca ferait son dernier voyage vers le 7 août, et comme il nous était impossible de traîner, durant le reste de la saison, les échantillons déjà recueillis, nous décidâmes de les envoyer sans retard à Chippewayan, où nous dépêchâmes à cet effet un un can t monté par deux hommes.

"Puis nous entassâmes tous nos effets dans les deux canots qui nous restaient, et laissant là notre embarcation, avec instruction de l'expédier à Chippewayan, nous reprîmes la direction de l'est dans la matinée du 30 juillet, M. Dowling relevant le côté sud du bras du lac, tandis que j'en faisais autant pour la rive nord jusqu'à l'embouchure de la rivière Noire. De ce point au lac Wollaston, M. Dowling, comme il le dit dans son rapport, releva, à la boussole et au micromètre, les rivières et les petits lacs qu'il rencontra sur la route ; quand aux lacs plus importants il en fit le levé à l'aide du loch Massey.

"Nous avions engagé une bande de sauvages qui devaient nous attendre aux grands portages de la rivière des Cris et de la rivière Noire ; avant d'y arriver, nous dépêchions vers eux, Ithingo, l'un de nos sauvages de l'île à la Crosse, pour les avertir de se tenir prêts. Grâce à leur secours nos deux canots et leur lourde charge purent parcourir ces deux portages en un jour, et vers le soir nous campions sur les bords du lac Noir près de l'extrémité supérieure du dernier, à l'endroit ou nous avions laissé deux hommes dix jours auparavant. La charge répartie entre trois canots dont nous disposions alors, et nos adieux faits à nos amis sauvages, nous primes la direction de l'est, M. Dowling longeant la côte sud et moi-même la côte nord du lac. Celle-ci est d'abord constituée par de hautes falaises de trappe vert sombre auprès desquelles s'élèvent des buttes granitiques de forme arondie.

"Ces granits s'étendent sur la rivière Noire, en amont du lac, jusqu'aux approches de la rivière du Porc-Épic ; ici il s'enfoncent sous la surface du côté nord-est et font place aux grès qui constituent ensuite le lit du cours d'eau jusqu'au petit lac de la Hachette. Dans cette distance, le cours de la rivière est déterminé par la position des grandes collines de sable non stratifié et de blocs de transport qui s'élèvent de tous côtés. La côte nord et la côte sud du petit lac de la Hachette explorées, nous entrions dans le

lac Wollaston le 18 août, après avoir remonté, au prix d'un rude travail, un cours d'eau semé de rapides dangereux, où les hommes avaient à descendre à tout instant dans l'eau jusqu'à mi-corps, et où nous étions littéralement devorés par les moustiques.

" Nous explorâmes ensuite la côte ouest du lac Wollaston jusqu'à l'embouchure de la rivière de la Dérive (*Drifting River*). Ici nous rencontrâmes un parti d'indigènes qui voulurent bien nous vendre un peu de thé et de la poudre (ces deux articles commençaient à nous manquer). Nous espérions aussi pouvoir en tirer quelques renseignements sur la contrée qui gît au sud-ouest, mais tout ce qu'ils en savaient, c'est qu'autrefois on remontait la rivière de la Dérive en canot pour gagner Churchill par la hauteur des terres. Cette route étant abandonnée depuis longtemps il était à présumer que les pistes y étaient rendues impraticables par les abattis, en admettant qu'on put seulement les reconnaître ; puis nous n'avions plus guère de vivres que pour une semaine. Néanmoins, l'exploration de cette partie du pays étant d'une grande importance, je décidai les trois hommes venus avec moi de l'Ile-à-la-Crosse à m'accompagner et nous nous séparâmes de nouveau, M. Dowling restant ici avec deux canots et quatre hommes pour relever la côte sud du lac Wollaston et devant ensuite se rendre soit par la route du nord, soit par celle du sud, au lac des Rennes. Il avait ordre de terminer le levé de ce lac, puis de descendre la rivière du même nom, de remonter la Churchill jusqu'à la mission de Stanley et de relier ses observations à celles qu'avait faites M. Fawcett sur ce dernier cours d'eau, le raccordement devant être effectué au portage des Grenouilles. De Stanley il devait prendre la direction du sud et gagner par eau le lac de Montréal d'où il se rendrait par terre à Prince-Albert. Si la chose était praticable il devait mesurer ses itinéraires avec soin, le cours d'eau au micromètre et les lacs au loch Massey.

" De mon côté je pris un canot et trois hommes, et le 25 août je commençai l'ascension de la rivière de la Dérive. La contrée arrosée par ce cours d'eau est constituée par des gneiss rouges régulièrement stratifiés, uniformément orientés vers le sud-ouest, et formant de longs coteaux parallèles à la direction des couches et séparés par des vallées de largeur variable. Le cours inférieur est d'une navigation facile ; il présente une succession de lacs étroits, reliés par des sections à courant rapide, mais praticable. Il n'en est pas de même du cours supérieur qui se divise en une multitude de branches où l'eau est si peu profonde qu'un canot peut à peine y passer. Remontant l'un de ces ruisseaux jusqu'à sa source, nous eûmes à faire portage entre plusieurs lacs par des pistes encombrées, où il fallait constamment recourir à la hache ; puis nous arrivâmes au petit lac du Poisson-Blanc et descendîmes, par un cours d'eau torrentueux, à une grande nappe d'eau nommée lac du Poisson-Blanc où nous arrivions le 9 septembre. Nos vivres auraient été depuis longtemps épuisés si nous n'eussions eu le bonheur de tuer un orignal et de prendre à la ligne quelques achigans. Quant au gibier de plume, nous n'en avions presque pas rencontré.

" Mes canotiers sauvages avaient déjà visité le lac du Poisson-Blanc et le reconnurent. En outre, comme ils avaient descendu auparavant la rivière du Poisson-Blanc depuis ce lac jusqu'à la Churchill, nous connaissions maintenant la route à suivre, et nous savions où prendre les pistes par lesquelles on évite les rapides dangereux dont ce cours d'eau est semé ; aussi fut-ce avec un réel plaisir que nous nous engageâmes dans un chemin qui, nous en étions sûrs, devait nous conduire à destination. Je poursuivis mes relèvements dans la largeur du lac du Poisson-Blanc ; puis dans toute la longueur de la rivière de ce nom jusqu'à la Churchill où je les raccordai avec la ligne tracée au micromètre le long de ce cours d'eau par M. Fawcett. J'avais ainsi mesuré soigneusement mon itinéraire depuis le lac Wollaston. Tous les angles d'orientation avaient été pris à la boussole à reflection et, soit le matin, soit le soir, j'avais so n de les vérifier par une observation du soleil. Comme je n'ai nulle part observé aucun indice d'attraction locale, ces observations à la boussole sont suffisamment exactes. Les lacs et les sections tranquilles des cours d'eau ont été mesurés à l'aide du loch Massey, et la longueur des sections à cours rapide a été évaluée approximativement. J'ai fait des observations de latitude aussi souvent que possible, quelquefois deux fois par jour ; j'ai pu ainsi établir avec assez d'exactitude la position des points les plus importants de la région. Au reste j'avais fait les mêmes observations durant toute la première partie de la campagne.

" A partir de l'embouchure de la rivière du Poisson-Blanc, je remontai la Churchill, poursuivant mon examen géologique et me nourrissant des canards que je pouvais

abattre de temps en temps, les vivres étant épuisés. Le soir du 20 septembre j'arrivais à l'Ile-à-la-Crosse, juste au moment où commençait une violente tempête d'équinoxe.

" Je payai mes hommes, remisai mon canot pour l'hiver, et, la tempête continuant, je passai ici deux jours très agréables en compagnie de M. Morberly, officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson chargé de ce district. Je m'arrangeai avec lui pour me faire conduire à Prince-Albert. Parti le 24 septembre, je remontai la rivière du Castor jusqu'au lac Vert en trois jours et j'arrivai à Prince-Albert le 2 octobre au soir.

" M. Dowling et ses hommes n'étant pas encore arrivés du lac de Montréal, je résolus de les attendre et d'examiner pendant ce temps les environs. Les roches de la contrée sont ici des schistes argileux gris foncé, semblables à ceux de la formation du Fort-de-Pierre du Manitoba et de la Saskatchewan supérieure ; mais je n'y ai pas trouvé de fossiles, en sorte qu'il m'est impossible de dire avec certitude à quel horizon ces dépôts se présentent.

" Un peu en aval du village le côté nord de la rivière est bordée par un escarpement élevé dont l'extrémité occidentale est brisée par un grand éboulis. Ce talus offre, à sa partie supérieure, une couche de sable stratifié, épaisse d'une vingtaine de pieds à travers laquelle suintent des eaux ferrugineuses qui convertissent les sables voisins en un grès dur de couleur rouge. Ce dépôt repose sur un schiste argileux crétacé, non calcaire, tendre et de couleur grise.

" En déblayant les terres éboulées dont je viens de parler on trouve, au-dessous d'un amas de sable sans consistance, un dépôt de sable nettement stratifié dont les couches sont inclinées sous un angle très ouvert. Ce dépôt fait l'effet d'être une ancienne pointe qui se serait jadis avancée dans la rivière ; cependant, les couches (il n'y a peut-être ici qu'une fausse stratification) sont très inclinées, et il est possible que l'amas en question ne soit autre chose qu'une portion de la côte qui aurait pris cette position en glissant, mais n'aurait pas été autrement dérangée. Ce sable est constitué par des lits de grains de quartz séparés par des cloisons formées de fragments de lignite noir, ceux-ci étant parfois bien arrondis et atteignant un pouce ou plus de diamètre. Il y a là une grande quantité de ce lignite, et il entre pour une forte proportion dans le dépôt sableux dont je n'ai pas pu déterminer l'épaisseur.

" Les grains et les fragments de lignite ont évidemment été transportés assez loin par les eaux et déposés en couches distinctes dans le dépôt, grâce à la puissance variable des courants. Toutefois, ils sont ici en trop grande abondance pour qu'on puisse supposer qu'ils proviennent des gisements houillers observés sur le cours d'eau, le plus rapproché de ces gisements étant à l'embouchure du ruisseau aux Œufs (*Egg Creek*) 400 milles en amont. Selon toute probalité, ils dérivent d'un dépôt peu éloigné, actuellement recouvert par le drift.

" Pour s'assurer s'il existe un tel dépôt houiller dans les environs, si les sables de la formation du Dakota qui existent ici sont bitumineux et enfin pour déterminer la nature précise des terrains crétacés de cette région presque tout entière revêtue d'un manteau de drift, il serait de la plus haute importance de pratiquer un trou de sonde jusqu'au niveau des formations paléozoïques. La découverte d'un gisement de houille ou d'un réservoir de pétrole ferait plus que défrayer les frais d'une telle exploration. Il faudrait prendre note des couches rencontrées et conserver des échantillons pris de cinq en cinq pieds. . De cette façon, même si l'on ne découvrait rien qui ait une valeur immédiate, on obtiendrait des renseignements précieux pour la science. Cette partie du pays n'a pas encore été explorée à fond et il est conséquemment impossible de dire si les affleurements observés font connaître l'ensemble des formations géologiques qui y existent. A vrai dire, la couverture de drift et d'alluvion y paraît être tellement ininterrompue qu'on n'arrivera probablement pas à reconnaître une coupe complète de ces terrains sans avoir recours à la sonde.

" De ce point à Prince-Albert, la vallée du cours d'eau s'approfondit graduellement, et, dans la section 36, du township 48, rang 24, un peu avant d'arriver aux rapides, ses flancs sont en pente et constitués par une argile gris foncé, semblable à celle que donnent en se décomposant les schistes du Fort-de-Pierre. A cette hauteur, la contrée qui s'étend au sud est ondulée ; le sol est une argile grise, légèrement sableuse et sans blocs.

" La côte de la rivière offre une argile molle, d'un gris foncé, avec, par-ci par-là, des blocs de transport sur les pointes. Sur certains points on observe des schistes

argileux gris sombre appartenant peut-être à la série du Fort-de-Pierre. Un demi-mille plus en aval, la rivière entame le flanc méridional de la vallée et met à nu un dépôt d'argile gris foncé, non stratifiée, renfermant des galets et quelques cailloux et recouverte par une argile irrégulièrement stratifiée. Les galets et les cailloux, tant ici que sur les pointes, sont, pour moitié, constitués par un calcaire paléozoïque, tantôt rougeâtre, tantôt jaune pâle. Quelques-uns sont des fragments de schiste argileux de la formation de Niagara, et le reste des débris de granit fin ou grossier, etc. Presque tous les gros blocs et un grand nombre des galets sont polis et marqués de belles stries.

" La piste gagne ensuite vers l'est sur le côté sud de la vallée. Ici elle rencontre un groupe de collines de sable revêtues de pins et de peupliers et représentant les dunes formées au bord d'un ancien rivage, puis elle s'engage dans une grande plaine unie où coulent les deux branches de la Saskatchewan, ici profondément encaissées.

" Deux milles en amont du confluent les flancs de la vallée de la branche Nord sont élevés de 160 pieds. Au sommet se voit une couche de graviers arrondis, épaisse de deux pieds et reposant sur un amas de till compact, non stratifié, profond d'une trentaine de pieds et ne refermant que quelques blocs. Au-dessous, les côtes sont recouvertes par des terres éboulées. Toutefois, comme plusieurs sources se font jour à la base du till, il est probable que les dépôts perméables et stratifiés de la période interglaciaire ou de la période post-glaciaire s'y présentent. Les blocs du till sont des fragment de gneiss, de calcaire paléozoïque rouge et jaune, de grès crétacé, etc., et portent fréquemment de belles stries.

" Au confluent (ou Fourches de la Saskatchewan) les côtes sont encore très hautes, mais, partout où nous les avons examinées, elles sont recouvertes par des sables éboulés.

" En remontant la branche sud à partir du confluent, la piste passe, durant quelque trois milles, dans une plaine légèrement boisée, puis elle escalade une série de coteaux de sable peu élevés, restes des dunes accumulées au bord d'un ancien rivage. Elle pénètre ensuite dans une contrée peu accidentée, et arrive à une zone de collines de sable plus hautes que les précédentes ; cette zone, large de cinq milles ou plus, est couverte de bois de pins, etc. Puis la route suit une plaine ondulée jusqu'à Prince-Albert.

" Je partis de Prince-Albert le 7 octobre ; arrivé à Winnipeg, je réglai mes comptes avec la Compagnie de la Baie-d'Hudson, puis je pris le chemin d'Ottawa où je rentrai le 15 du même mois.

" Au cours de la campagne, nous avons recueilli un grand nombre d'échantillons caractéristiques des formations observées.

" Nous avons pris aussi de 200 à 300 photographies intéressantes. Malheureusement l'un de nos appareils étant défectueux, un grand nombre des plaques ne valent rien."

M. Dowling partit d'Ottawa le 8 juin et arriva à Edmonton le 16 au soir. Il engagea ici un canotier familier avec les rapides de l'Athabasca. Un homme avait été envoyé ici de Selkirk avec un petit bateau à voile dont M. Tyrrell s'était servi, en 1889, pour faire l'exploration du lac Winnipeg. Le parti se rendit à Athabasca-Landing en voiture et le 24 juin on commença la descente de la rivière. Au fort McMurray, 260 milles en aval du point de départ, on acheta un canot destiné à l'examen des petits cours d'eau qui tombent dans l'Athabasca et le lac de ce nom par l'est et le sud. M. Dowling nous adresse le rapport ci-dessous :

" Le premier cours d'eau que j'aie remonté en canot est la rivière de la Mouche-à-Feu qui vient d'une chaîne de collines située à l'est du fort McMurray et tombe dans l'Athabasca environ 80 milles en aval de ce point. Dans son cours inférieur elle entame profondément la large plaine de dépôts lacustres qui borde la rive sud du lac Athabasca. En plusieurs endroits les roches sous-jacentes sont mises à nu ; ce sont d'abord des calcaires dévoniens de couleur pâle, semblables à ceux qui se voient sur l'Athabasca. Plus à l'amont, c'est-à-dire à la bifurcation de la rivière, ce calcaire fait place à un grès noir bitumineux. Ce dépôt gréseux n'a ici que quatre pieds d'épaisseur et ne doit pas, par conséquent, s'étendre beaucoup plus loin dans la direction de l'est.

" Les formations plus récentes comprennent environ 90 pieds de sables stratifiés reposant sur des couches d'argile fine de couleur noirâtre et d'une épaisseur de 50 pieds. La stratification des sables est d'autant plus apparente que certaines couches sont colo-

rées en noir par du bitume. La contrée, généralement ondulée, offre un sol sablonneux très légèrement mêlé d'argile, en sorte qu'il n'y pousse que quelques pins clairsemés. Cette plaine de sable règne tout le long de la côte sud du cours d'eau et s'étend jusqu'au delà de la rivière des Castors.

" Nous faisons halte au fort Chippewayan, puis nous rangeons la côte sud du lac jusqu'à son extrémité orientale, la relevant au loch et à la boussole.

" En route nous explorons la rivière du Vieux-Fort et la William. La première est probablement la plus importante bien que la William soit plus large ; celle-ci, pendant les crues du printemps doit avoir un débit considérable. L'une et l'autre ont creusé leur lit dans les sables jusqu'à la roche qui est un grès dur, rougeâtre ou brunâtre. L'eau étant très basse dans la William, nous la longeons à pied pour l'atteindre en amont de ses rapides. Nous traversons ainsi une plaine de sable dénudée, large d'environ quinze milles, puis nous retrouvons la forêt de pins rabougris où le pays devient plus accidenté. Le cours d'eau en question naît, paraît-il, à une grande distance au sud, dans les montagnes des Tourbières (*Muskeg Mountains*).

" Dans l'ensemble la rive méridionale du lac Athabasca est monotone, et offre une grève de sable qu'interrompent de-ci de-là quelques pointes jonchées de cailloux. Des couches de grès s'y montrent en deux ou trois endroits, mais, presque partout, la grève se termine par un talus de sable. Puis la surface s'élève rapidement et se couvre de bois clairsemés où l'essence la plus commune est le pin des rochers. Quelques épinettes entremêlées de bouleaux poussent dans les vallées et tout au bord du lac.

" L'Athabasca, dont les eaux troubles entrent dans le lac par l'ouest, tern t la nappe jusqu'à une grande distance dans la direction de l'est ; le 20 juillet, ce fait était sensible jusqu'à 50 milles de l'embouchure de la rivière. Au delà les eaux étaient limpides et bleues et leur température à la surface n'était que de 47° F. Le 28 juillet nous arrivons au Fond-du-Lac (poste de traite de la Cie de la Baie-d'Hudson) ; M. Tyrrell y était déjà depuis quelques heures.

Poursuivant notre levé au loch nous atteignons l'extrémité orientale du lac le soir du 1er août. A partir de ce point, nous avons mesuré au micromètre les cours d'eau que nous avons parcourus. C'est ce que nous avons fait pour la rivière Noire jusqu'au lac du même nom ; quant à celui-ci, nous l'avons relevé au loch. Arrivés à l'embouchure de la rivière de la Hachette, qui tombe dans cette nappe d'eau, nous nous y engageons et la remontons jusqu'au lac de la Hachette ou lac Wallaston. Nous reprenons ici le loch et la boussole et levons sommairement la côte ouest et la côte sud de la nappe ainsi que les îles adjacentes.

Pour aller au lac des Rennes nous prenons la route du sud, c'est-à-dire la rivière des Cygnes. Avant d'arriver à ce cours d'eau on traverse plusieurs lacs reliés par des pistes. Nous mesurons celles-ci au pas et les lacs au loch. Les portages sont au nombre de huit et, avec les lacs, nous amènent à la source d'un petit ruisseau descendant vers l'est jusqu'au lac des Rennes. L'eau y était si rare que nous ne pûmes le descendre qu'à grand'peine, et que nous dûmes renoncer à le mesurer au micromètre, nous contentant d'estimer notre itinéraire jusqu'au lac, où nous arrivâmes le 2 septembre. De là nous gagnâmes le poste du lac du Brochet, situé à l'extrémité septentrionale de la nappe d'eau. Après avoir renouvelé ici nos approvisionnements, nous rangeons la côte orientale jusqu'à la pointe du Porc-Épic et gagnons de là la pointe du Vermillon, puis nous longeons la côte occidentale jusqu'au déversoir du lac. Les côtes et les îles de la moitié méridionale du lac des Rennes sont hautes, rocailleuses, généralement escarpées et très pauvrement boisées. Un grand nombre des îles ne sont que des masses de gneiss, arrondies par les glaciers et recouvertes d'une mince couche de mousse où poussent quelques épinettes de petite taille.

" Les roches de la partie septentrionale sont pour la plupart des gneiss grossiers de couleur sombre. Vers le sud on aperçoit des bandes de gneiss et de micaschiste plus fins, souvent coupées par des dykes de granit éruptif d'un rouge pâle. L'orientation générale des stries glaciaires relevées sur le lac des Rennes est S. 10° à 20° O. (méridien magnétique.) La limite septentrionale des bois de peupliers se trouve environ 35 milles au nord de l'extrémité méridionale de la nappe. Néanmoins cette essence est très abondante sur la rivière du Chevreuil à quelques milles de là. Parmi les peupliers poussent

de petits arbrisseaux comme le cerisier et le pain de perdrix ; les baies de ce dernier étaient mures et déjà desséchées le 21 septembre.

" Nous relevâmes, au micromètre, le cours de la rivière du Chevreuil jusqu'au point où elle sort de la Churchill, puis cette dernière, entre la rivière du Chevreuil et le portage des Grenouilles où nous arrivons le 21 septembre. Désirant nous rendre à Prince-Albert par le lac de Montréal nous remontons alors la Churchill jusqu'à la hauteur de la Mission Stanley, c'est-à-dire jusqu'au poste établi par la Cie de la Baie-d'Hudson sur la rivière Rapide. Deux milles à l'ouest de ce point commence une chaîne de lacs reliés par des portages et conduisant au lac La-Ronde, lequel est de 30 pieds plus élevé que la Churchill. Le bassin de ce lac est creusé dans les terrains archéens et il offre les mêmes caractères que ceux qu'on trouve plus loin au nord, ses contours étant très irréguliers et la nappe étant semée d'une multitude d'îles surtout aux environs de la côte ouest. La plupart de celles que nous avons trouvées sur notre route en le traversant sont constituées par un gneiss moucheté, et leur grand axe est orienté parallèlement à la direction des couches. A l'ouest nous observons plusieurs baies dans l'une desquelles les Sauvages viennent chercher une serpentine tendre dont ils fabriquent des pipes. En laissant le lac nous nous engageons dans une plaine revêtue de dépôts de transport où les roches archéennes n'affleurent pas. Parmi les cailloux observés sur les bords du lac des Grosses-Pierres, nous avons remarqué quelques fragments d'un calcaire de couleur claire. On m'a assuré que cette roche se trouve en place à la pointe méridionale du lac La-Ronde.

" Le lac de Montréal est un bassin sans profondeur, long d'une trentaine de milles et large de cinq à dix milles ; il est creusé dans une terrasse de sable régnant le long du flanc septentrional de la montagne de Montréal. Il se décharge par un petit cours d'eau qui coule vers le nord-est, et dont les côtes, à l'endroit où la rivière laisse la terrasse, exposent des sables stratifiés sur une hauteur de 60 pieds. Plus loin ce cours d'eau traverse plusieurs petits lacs et serpente dans une contrée généralement basse jusqu'à ce qu'il se décharge dans l'angle sud-ouest du lac La-Ronde. Les bords méridionaux de ce dernier sont rocailleux et pauvrement boisés ; mais, dans la direction du sud, les bois deviennent moins maigres et l'on trouve quelques épinettes de belle venue, comme par exemple, aux alentours du poste de traite des Grosses-Pierre. Le flanc oriental du plateau sablonneux qu'éventre la rivière de Montréal est revêtu de pins des rochers ; mais les arbres de grande taille n'apparaissent sur ce cours d'eau qu'aux environs du lac, à l'extrémité sud duquel on aperçoit quelques beaux massifs d'épinettes. Les plus beaux bois que nous ayons rencontrés sont ceux qui se trouvent sur les hautes terres situées au sud du lac de Montréal et du lac du Chevreuil. Nous sommes ici dans un pays de moraines, semé de collines aux contours extrêmement irréguliers et de nombreux blocs de transport. De là vers le sud la surface descend lentement vers la Saskatchewan. Du lac de Montréal nous nous sommes rendus à Prince-Albert en voiture. Arrivés ici le 12 octobre, nous règlions nos comptes et remisions nos bagages, puis nous prenions le chemin d'Ottawa où nous rentrions le 18.

Coût des explorations de la saison, MM. Tyrrell et Dowling, $3,430.68.

M. McInnes est entré en campagne le 9 juin avec instruction de faire les relevés et les études nécessaires pour mettre la dernière main à la feuille n° 9 de la carte d'Ontario. Cette feuille est contigüe à la feuille n° 6 à l'est et à la feuille n° 8 au nord, et couvre une étendue de 3,456 milles carrés dans laquelle se trouvent le lac des Mille-Lacs et le lac du Chien. Cette région étant encore en grande partie inexplorée il a fallu consacrer un temps considérable au levé des lacs et des rivières qui s'y présentent. M. McInnes fut rejoint à Port-Arthur par ses deux assistants, MM. F.-B. Cushing, B. ès A., de Montréal et W.-P. Bull, de Toronto. Le 15 juin le parti arrivait à la station de La Savanne, située sur le chemin de fer du Pacifique, 70 milles à l'ouest de Port-Arthur.

" Le lac des Mille-Lacs offre des contours très irréguliers et renferme un grand nombre d'îles. Le bord méridional du grand bassin de gneiss qui remplit toute la partie nord du lac et s'étend au nord jusqu'au delà de la voie ferrée affleure dans toute la longueur de la nappe de l'est à l'ouest. La ligne de contact entre les gneiss laurentiens et les dépôts huroniens est ordinairement bien accusée ; mais, en quelques endroits, il est difficile de la tracer avec exactitude, grâce à une zone large d'un mille ou plus dans

laquelle les deux séries se confondent. Dans cet espace il est rare qu'on puisse les attribuer avec certitude soit à l'un soit à l'autre des deux groupes. Dans l'ensemble cette ligne de jonction n'offre pas les caractères du contact, d'une masse éruptive avec des dépôts sédimentaires, excepté sur certains points ; mais, en ce cas, la roche, qui paraît être d'origine éruptive, appartient tantôt à l'une tantôt à l'autre des deux séries, et toutes les deux renferment, par-ci par-là, des fragments de l'autre, et elles se pénètrent mutuellement par de longs éperons. L'explication la plus satisfaisante qu'on puisse donner de ces phénomènes c'est que, sous l'effet combiné d'une température élevée et d'une forte pression ayant probablement agi à une grande profondeur, les deux séries sont passées sur certains points à l'état visqueux (l'une ou l'autre résistant à la fusion suivant le cas). De cette façon elles peuvent offrir tour à tour l'aspect d'une roche ignée ayant fait irruption à travers la masse voisine.

"Nous avons consacré trois semaines à l'examen de la contrée qui s'étend au sud du lac à l'Eau-Verte ; puis nous avons exploré plusieurs autres lacs gisant entre l'extrémité sud-ouest du lac Shébandowan supérieur et le lac Ouékouabionan. Tous sont dans le massif gneissique qui s'élève vers le sud pour former les montagnes du Géant, la zone huronienne de Shébandowan ne s'étendant guère qu'à deux milles au sud du lac de ce nom. Nous gagnons ensuite le nord-ouest par la Mattawin, et une autre chaîne de lacs aboutissant au lac Greenwood, levant notre itinéraire au micromètre. Ici encore le bassin de gneiss se développe jusqu'à la zone ferrifère du lac Greenwood, qui commence environ un demi-mille au sud de cette nappe d'eau. On le voit, le bassin gneissique du lac Northern-Light s'étend sans interruption, dans la direction du nord, jusqu'à la côte septentrionale du lac à l'Eau-Verte et se termine par une ligne courbe qui donne à cette nappe d'eau sa forme presque circulaire.

"Voulant explorer la région située au nord du chemin de fer, nous avons poussé une reconnaissance jusqu'à la rivière Anglaise en passant par les lacs Wawung et Pakeeshkon. De là nous nous rendîmes au lac des Tourbières *(Muskeg Lake)* et atteignîmes la rivière de la Savanne à la station de Linkoping, sur le chemin de fer du Pacifique.

"Toute cette étendue est remplie par des gneiss archéens, sauf une étroite bande de schistes verts de la série de Kéwatin qui traverse la rivière Anglaise environ 12 milles en aval du point où la rencontre le chemin de fer et suit, sur une faible distance la direction générale de ce cours d'eau. Parmi les nombreux lacs rencontrés en route, le plus important est le lac Pakeeshkon ou lac du détroit des Cèdres, qui gît environ 25 milles au nord de la station d'Upsala, sur le chemin de fer du Pacifique. Long d'environ 15 milles, avec une largeur variable de trois milles à un demi-mille, il se décharge par l'ouest dans la rivière Anglaise. Le pays ainsi exploré est généralement bas et les plus grands reliefs qui s'y présentent n'ont guère que de 100 à 150 pieds de hauteur. Une grande partie de la surface est occupée par des tourbières ; les bois y sont de petite taille et composés principalement d'épinettes noires, de pins des rochers et de peupliers. Sur certains points le sol est assez fertile ; le 31 août, une bande de sauvages installés au lac des Tourbières récoltaient en cet endroit des pommes de terre déjà grosses et de bonne qualité.

"Nous avons fait ensuite une expédition d'une semaine au cours de laquelle nous avons atteint l'extrémité occidentale du lac de la Pierre-à-Fusil, où affleurent des couches appartenant probablement à un horizon voisin de la base de la série d'Animikie, et dans lesquelles sont intercalés des lits de minerai de fer. Un grand nombre de blocs détachés observés ici renferment du minerai d'assez bonne qualité, mais, dans la roche en place, le minerai est mêlé d'une forte proportion de matière siliceuse. Ce dépôt entremêlé de silex et de jaspe est dans une attitude presque horizontale et recouvre des gneiss et des schistes archéens bouleversés.

"Nos itinéraires, mesurés au micromètre et à la boussole, se chiffrent par 300 milles et nous avons parcouru en outre une centaine de milles dont le relèvement a été fait à la boussole et à l'estime. "Coût des explorations de la campagne $1,275.86."

M. Smith partit d'Ottawa le 7 juin pour reprendre ses opérations de la campagne précédente dans la contrée située au nord-ouest de la baie du Tonnerre. Après trois jours passés à examiner, à Sudbury, les phénomènes de contact des systèmes laurentien et

huronien, ainsi que quelques-uns des gisements de nickel du district, il se rendit, par le Saut Sainte-Marie, à Port-Arthur où il arriva le 13 juin. Ici il fut rejoint par M. W.-W. Leach, du collège McGill, Montréal, qui avait été nommé son assistant pour la campagne.

Le 15, M. Leach fut envoyé en avant à la station d'English-River où M. Smith se rendit le jour suivant. Le 17, le parti étant au complet, on gagna le lac Écossais, *(Scotch Lake)* dans l'intention d'explorer une route canotière qu'on rapportait exister entre ce point et la rivière de la Seine. On prit neuf jours à lever quatorze petits lacs gisant au sud du grand lac Écossais, mais sans découvrir la route annoncée.

Le 27 juin, M. Smith revint à English-River et entreprit l'étude des roches qui affleurent sur le chemin de fer du Pacifique à l'est de cette station et le long de la ligne qui sépare le district de la baie du Tonnerre de celui de la Rivière-à-la-Pluie. Il corrigea également quelques erreurs découvertes dans le levé du lac de la Pyramide, qui gît au sud du chemin de fer et que traverse la ligne en question, puis il explora la rivière Anglaise jusqu'à sa source, qui se trouve à la frontière septentrionale du district de la rivière de la Seine (feuillet n° 6 de la série.) Pendant ce temps M. Leach cherchait à reconnaître une route canotière qu'on disait relier le petit lac Écossais et le lac des Buissons *(Bush Lake.)* Il n'y put réussir, mais découvrit plusieurs petits lacs inconnus jusque là.

Le 2 juillet M. Leach fut envoyé à la Savanne avec deux hommes ; il devait traverser le lac des Mille-Lacs et rencontrer M. Smith, le 5, près du confluent de Fire-Steel et de la Seine. Après s'être procuré des vivres au Portage-du-Rat, M. Smith se mit en route par le ruisseau du Foin et la Fire-Steel, examinant en chemin les roches qui affleurent sur ces cours d'eau.

M. Leach n'arriva au rendez-vous que le 7 juillet ; en descendant l'un des rapides de la Seine supérieure son canot s'était brisé, de là le retard.

Le canot réparé tant bien que mal, le parti revient à Carlstad le 9. M. Smith se rendit au Portage-du-Rat pour remplacer les vivres et les bagages perdus et le 11 il était de retour à Carlstad.

On commença alors à descendre la Fire-Steel et la Seine, explorant en route quelques lacs qui se déversent dans le dernier de ces cours d'eau. Le 18 on était arrivé à l'extrémité septentrionale du lac de la Seine. Laissant ici la rivière de ce nom le parti s'engagea dans une route canotière partiellement explorée par M. Lawsou, en 1890, espérant trouver un chemin praticable pour gagner les lacs observés au commencement de la campagne et pouvoir ainsi relever une coupe des roches de la région.

On prit donc des vivres pour une semaine ; mais, comme on avançait très lentement, les provisions étaient épuisées avant qu'on eut pu arriver au but désiré. Malgré tout on avait relevé, au micromètre et à la boussole, dix lacs plus ou moins importants et les cours d'eau qui les réunissent.

Il fallut alors revenir au lac de la Seine ; puis on s'engagea dans une route menant de là au lac de l'Orignal (autre expansion de la Seine, mais plus loin à l'aval). En chemin on refit la topographie des lacs rencontrés, les observations étant rattachées au levé des lignes de base de townships exécuté, en 1891, par M. Nivens, arpenteur provincial. Dans cette distance, puis le long des élargissements de la Seine jusqu'au lac du Rocher-à-Pic, on examina avec soin les formations rocheuses, surtout dans les localités non encore explorées.

En aval du lac du Rocher-à-Pic on trouve, au nord de la Seine, le lac des Castors dont on fit le relevé géologique. Le 1er août, M. Smith chargea M. Leach d'entreprendre la descente du déversoir de ce lac, et s'engagea sur le cours inférieur de la Seine, poursuivant toujours son examen géologique. Puis il se rendit au Lac-à-la-Pluie.

Sur le lac Shoal et sur les côtes de la baie de Rat-Root, Lac-à-la-Pluie, il étudia les conglomérats et les roches qui les accompagnent pour comparaison avec les dépôts similaires de la Seine ; les deux dépôts sont au même horizon (voir carte du Lac-à-la-Pluie, feuillet n° 3).

M. Smith arriva à Fort-Francis le 6 août, quelques heures seulement avant M. Leach, qui avait trouvé la décharge du lac des Castors impraticable.

On renouvela ici les approvisionnements et, le 9, le parti traversa le Lac-à-la-Pluie et s'engaga dans la route du Manitou afin de commencer l'exploration de la région qui doit entrer dans la carte de ce nom (n° 4 de la série).

On tenta d'abord de trouver un passage entre le lac Harris, situé à l'ouest du lac du Manitou et le lac Lawrence, pour gagner de là le lac des Bois ; mais, après avoir traversé six petits lacs, on dût renoncer à l'entreprise et prendre la route du Manitou par les lacs Wabigoon ; le parti arriva à la baie des Ormes près de Barclay, sur le chemin de fer du Pacifique, le 23 août.

Le 24, M. Smith se rendit au Portage-du-Rat où il resta jusqu'au 29, renouvelant les approvisionnements et examinant entre temps les mines du lac des Bois ; il recueillit aussi quelques données statistiques sur ces exploitations. Pendant ce temps M. Leach levait, à l'aide du loch, la côte du grand lac Wabigoon.

En laissant Barclay, le parti remonta le haut cours de la petite Wabigoon et celui de la grande rivière de la Tortue jusqu'à la frontière du district de la rivière de la Seine. On avait alors toutes les données nécessaires pour faire la carte topographique et géologique de cette région.

Le 17 septembre M. Leach revint à English-River, son travail de la saison prenant fin le 22. M. Smith continua à remonter la Seine et l'Aticokan, faisant des observations géologiques le long des lignes de township tracées par M. Nivens l'année précédente.

Il étudia avec beaucoup de soin les relations des porphyres quartzifères avec les roches de la série de Kéwatin, d'abord au nord de la Seine, puis à l'ouest du lac du Rocher-à-Pic. Puis il fit le même travail sur un dépôt isolé de porphyres quartzifères, voisin d'une formation qu'on a appelée série du Rocher-à-Pic et confinant également aux dépôts du Kéwatin qui affleurent au sud-est du lac du Rocher-à-Pic.

Il relia ensuite, à l'aide du micromètre et de la boussole, le levé du lac Rond au tracé de la ligne de division entre les districts de la Rivière-à-la-Pluie et de la baie du Tonnerre ; puis il reprit le chemin de la Savanne où il arriva le 8 octobre.

Le 10, il était à Porth-Arthur, et ses affaires terminées, il se rendit à Toronto pour s'y procurer des copies des plans des concessions forestières et minières récemment octroyées dans le district de la rivière de la Seine.

De là il alla à Madoc étudier les relations des calcaires et des terrains archéens qui y affleurent, pour comparaison avec ses observations sur les calcaires de la série du Rocher-à-Pic. Ses opérations de la campagne prirent fin à Madoc, et le 18 il se mettait en route pour Ottawa où il rentrait le même jour.

Les travaux de l'été avaient porté principalement sur la géologie de la région ; mais ils avaient permis également de faire assez exactement la topographie de certaines étendues encore inexplorées.

Les données relatives à la carte de la rivière de la Seine sont actuellement au complet, et nous croyons que toutes les parties accessibles du district ont été explorées.

Les opérations de la campagne ont dû porter sur des localités assez éloignées les unes des autres ; en effet, elles avaient pour but d'observer certains faits de détail négligés jusque là et de réexaminer certaines étendues où les phénomènes géologiques sont assez complexes, avant de rédiger le rapport de ces explorations et de terminer la carte qui doit l'accompagner.

Le Compte Rendu Sommaire de l'an dernier donnait un aperçu de la géologie de ce district. Les détails relevés cette année, non plus que les quelques corrections effectuées, ne changent rien à ce que nous disions alors ; nous ne nous y arrêterons pas ici.

M. Smith n'a découvert aucun gisement économique important, mais il a observé des indices de minerais de fer dans des micaschistes appartenant probablement à la série du Coutchiching, c'est-à-dire à un horizon géologique inférieur à celui où ils se trouvent d'ordinaire dans la région. Ici aussi, les filons aurifères sont invariablement associés aux porphyres quartziférées, et d'après l'examen des lieux, M. Smith est porté à croire que ces porphyres sont les roches éruptives les plus récentes de la région. Quelques-uns de ces filons semblent très riches ; dans l'un d'eux on a noté un intéressant mélange de minéraux argentifères.

La recherche des dépôts métallifères a été très restreinte dans cette contrée durant l'année et l'exploitation n'y a pas avancé d'un pas. Les opérations aux mines du lac des Bois ont été sérieusement entravées par la faillite de la compagnie qui exploitait l'usine de réduction du Portage-du-Rat ; cependant deux ou trois mines d'or y sont encore en activité, et l'on installe des appareils de préparation mécanique à la mine Sultana.

Près du Portage-du-Rat et de Kéwatin, on a découvert quelques gisements de nickel ; mais les minerais en question ne sont riches ni en nickel ni en cuivre. On rapporte également la découverte de gisements aurifères et de minerai de fer magnétique non titanifère au Lac à-la-Pluie.

Les explorations de la campagne ont coûté $1,258.55.

Depuis que ce qui précède est écrit, M. Smith a été frappé par une maladie qui malheureusement l'a emporté le 19 janvier. Il était employé à la Commission Géologique depuis huit ans, et ses talents et son amour du travail lui promettait un bel avenir. Sa mort si soudaine est une perte sérieuse pour le département.

Le docteur Bell avait été prié cette année de poursuivre les relevés et les observations nécessaires pour mettre la dernière main à la feuille n° 125 de la carte d'Ontario, ou feuille de l'entrée de Byng, qui confine, du côté sud, à la feuille de Sudbury (n° 130) et couvre une étendue de 1,800 milles carrés y compris la grande île Manitouline. Voici comment le docteur Bell rend compte de ses opérations durant la campagne:—

" Après ma rentrée à Ottawa dans l'automne de 1891, je me suis occupé des travaux de routine du bureau : correction des épreuves de mon rapport sur le district de Sudbury, préparation des appendices et des illustrations qui accompagnent ce rapport ; correction des épreuves de la carte géologique de la région, rédaction d'un compte rendu sommaire des observations que j'avais faites en 1891 et tracé des grandes lignes de la carte (feuille n° 126) devant représenter les relevés faits durant cette campagne. Les travaux en question comprennent les divers itinéraires parcourus par moi-même et par d'autres explorateurs dans les diverses parties de la région comprise dans la carte, ainsi que de nombreuses observations géologiques et autres ; le raccordement des divers levés exécutés ici, et l'inscription des notes géologiques sur la carte, ainsi que l'étude attentive des échantillons recueillis, afin d'en éclairer autant que possible les faits géologiques relevés dans la région. Outre le compte rendu sommaire dont je viens de parler, j'ai commencé la rédaction d'un rapport détaillé sur la région de l'entrée de Byng (feuille 125) ; mais, je me suis aperçu que, pour lui donner toute la valeur et l'exactitude qu'il comporte, il me fallait compléter les études déjà faites par une nouvelle série d'observations. C'est ce qui a été fait l'été dernier ; j'ai maintenant toutes les données nécessaires pour terminer le rapport en question. Tout en m'acquittant des devoirs énumérés ci-dessus, j'ai dû aussi m'occuper, durant l'hiver, d'organiser la campagne qui allait s'ouvrir, en régler la partie financière, répondre à de nombreuses demandes de renseignements touchant des questions géologiques, faire les honneurs du musée à un bon nombre de visiteurs, etc.

" La campagne de 1892 avait pour but de terminer l'étude géologique de la feuille 126, et les relevés encore à faire pour mettre la dernière main à la topographie et à la géologie de la feuille 125 ; nous reviendrons plus loin sur ces dernières opérations. La feuille 126 comprend la grande île Manitouline, à l'exception de la rivière des Sauvages qui s'étend à l'est de la baie de Manitowaning et de la baie du Sud ; l'île de Cockburn et une zone parallèle à la côte nord du lac Huron depuis la baie des Iles jusqu'à un point situé à l'ouest de la Mississagi. Nous lui donnerons le nom de *Feuille de Manitouline*. J'avais déjà fait l'examen géologique des îles nommées ci-dessus en 1865 et 1866, et j'étais revenu étudier plus en détail, en 1886, certains points de la première du groupe. L'exploration géologique de l'île et de la presqu'île de la Cloche avait été faite par feu M. Alexander Murray et par moi-même en 1860. Avant cette date, M. Murray avait examiné la côte nord du lac et fait le levé de la rivière Espagnole et de la rivière du Poisson-Blanc. Tout ce qui me restait à faire, c'était de revoir certaines parties de la région et de compléter ou de corriger les observations déjà faites.

J'avais pour assistants M. H.-G. Skill, qui m'avait accompagné durant les deux campagnes précédentes, M. W.-G. Miller, B. ès-A. et M. R..W. Brock. Ces deux derniers sont restés en campagne jusqu'au 7 octobre et M. Skill jusqu'au 27 septembre. M. Miller s'étant malheureusement blessé à la main droite n'a guère pu travailler durant une partie de la saison.

" Parti d'Ottawa le 27 juin, j'arrivais le 1er juillet au Petit-Courant (*Little-Current*) que j'avais choisi comme quartier général pour la campagne. Les premiers jours furent consacrés à l'examen géologique des environs. Le 6, j'envoyai MM. Miller et Brock étudier la portion de l'île Manitouline qui gît entre la baie de l'Ouest et le détroit de

Bayfield. Tous deux étaient bien au fait des travaux déjà exécutés dans le district ; chacun en avait une carte géologique en couleur, et leurs ordres étaient de s'occuper avant tout de découvrir, si possible, des données nouvelles touchant certaines formations déterminées et de relever les bornes de ces formations en détail.

" Le même jour (6 juillet) je partais avec M. Skill pour commencer le tracé des formations géologiques de la portion de l'île qui s'étend de la baie de l'Ouest à la baie du Sud. Le temps étant très beau, nous pûmes revenir au Petit-Courant le 12, nos opérations terminées ; quand à MM. Miller et Brock ils y étaient de retour le 16. Les trois jours suivants furent consacrés à la réparation des canots et à la visite de l'île aux Fraises et de certaines autres localités de la baie de Manitowaning.

" Le 20 nous partions, mes assistants, deux hommes et moi-même, pour entreprendre le relevé (à l'aide du micromètre et de la boussole) et l'examen géologique de cette partie de la côte de la baie Georgienne qui va de la bouche orientale de la rivière des Français à l'entree de Byng, distance de douze milles. Outre les données géographiques et géologiques que nous comptions y recueillir, nous désirions relier le levé hydrographique de cette portion de la baie avec les levés faits, dans les environs, pour le compte du département des Terres de la Couronne. Comme on le sait, la côte nord-est de la baie Georgienne est bordée, sur une largeur de plusieurs milles, par des rochers et des îles rocheuses innombrables. Les levés hydrographiques exécutés ici par l'amiral Bayfield et par le commandant Boulton, de la marine royale, n'ayant pour objet que les eaux profondes du lac, elles ont rarement été poussés dans ce labyrinthe inextricable. D'autre part les levés du département des Terres de la Couronne portent principalement sur la terre ferme et ce n'est que par accident qu'ils montrent quelques-uns de ces rochers et de ces îles sauvages. C'est cette zone ainsi laissée inexplorée que nous avions à relever par rapport à certains points connus des tracés faits de part et d'autre. J'avais déjà fait, en 1876, un relevé géologique sommaire de l'entrée (ou *rivière*) de la Clef, de l'entrée de Henvey et d'une partie de l'entrée de Byng ; partout les roches alors observées étaient des gneiss laurentiens ordinaires. Je les ai étudiées plus en détail cette année, et je me suis particulièrement arrêté à l'examen des phénomènes glaciaires qui sont ici du plus haut intérêt.

" De retour au Petit-Courant, j'envoyai MM. Skill et Brock, avec un homme, faire une reconnaissance entre l'extrémité de la baie de la Passe et le lac de la Truite, qui gît au nord-est de la baie ; ils devaient aussi débarrasser une piste entre ces deux points, faire le levé sommaire du lac de la Truite et certains examens géologiques dans ses environs. Durant ce temps, j'explorais quelques-unes des îles du chenal du nord, et je consacrais quelques jours à une excursion aux environs de Collingwood, M. Miller étant resté au campement établi sur une île voisine du poste de La Cloche.

" Le 20 août, c'est-à-dire quelques jours après mon retour, MM. Skill et Brock revinrent de leur excursion dans le district du lac de la Truite. Puis nous examinâmes quelques-unes des îles qui gisent entre la grande île de La Cloche et l'île Clapperton, et, le 24, nous entreprîmes un levé détaillé du lac de La Cloche ainsi que l'exploration géologique de ses rivages et de la contrée environnante. Ce travail prit le reste du mois.

" Du 1er au 18 septembre nous fîmes le relevé des îles et de la côte septentrionale du chenal du nord, du poste de La Cloche à la limite occidentale de la région : toutefois, durant cette période, M. Skill fit, avec un homme, un levé au pas du lac McKinnon, qui gît à l'est du lac de La Cloche et explora le pays situé entre ces deux nappes d'eau.

" Le 19 septembre nous nous engageâmes dans la rivière du Poisson-Blanc et gagnâmes la contrée qui gît entre la baie des Iles et le lac du Panache. Après avoir étudié la géologie de cette région et de celle qui s'étend au sud du lac du Panache, nous revînmes au Petit-Courant le 27. Ici M. Skill nous quitta pour aller reprendre ses cours au collège.

" Le 28 septembre je partis du Petit-Courant en bateau à voile pour reprendre l'examen géologique de la portion occidentale de l'île Manitouline ; j'étais de retour le 6 octobre. Le 7 MM. Miller et Brock partirent pour Toronto où ils devaient rentrer au collège.

" Du 7 au 17 octobre j'examinai les côtes du lac et les îles entre le Petit-Courant et Killarney. Puis le 17 je partis de Killarney en canot avec deux hommes pour relever la ligne de contact des formations laurentiennes et huroniennes dans la région située au nord de l'entrée de Collins ; j'étais de retour au Petit-Courant le 30.

Ici je congédiai l'un de mes hommes ; je gardai l'autre jusqu'au 4 novembre. Le reste de la campagne fut employé à étudier les formations des environs de Shigguandah et de la côte nord de la baie des Iles. Les échantillons recueillis durant la saison empaquetés et mes affaires mises en ordre, je repris le chemin d'Ottawa, où je rentrais le 24 novembre. Les explorations de la campagne ont coûté $1,587.27."

Un rapport détaillé sur la géologie et les richesses minérales de la région sera publié en même temps que la carte.

M. A.-E. Barlow a fait, cette année, les études nécessaires pour terminer le feuillet n° 131 de la carte géologique de la province d'Ontario. Ce feuillet est contigu, du côté est, à celui de Sudbury (n° 130). Il couvre une superficie de 3,456 milles carrés entre les latitudes nord 46°13′20″ et 46°55′07 d'une part et entre 78°51′37″ et 80°22′35′ de longitude d'autre part. Dans sa longueur, cette région s'étend des environs de la station d'Eau-Claire jusqu'à quelque distance au delà de la station de Warren, sur le chemin de fer du Pacifique. Elle comprend presque en entier le lac Nipissing et la partie méridionale des lacs Témagami, Témiscamingue et Kippewa. On ne pourra mettre la dernière main à cette feuille qu'après une autre campagne d'exploration. M. Barlow a eu pour assistant, durant cette saison, M. J.-T.-E. Johnston, de la Commission ; il nous adresse le rapport qui suit :—

" Après mon départ d'Ottawa, le 8 juin, je consacrai quelques jours à prendre des renseignements sur l'exploitation des mines de nickel de Sudbury et à m'équiper pour la campagne. Puis je fis, au micromètre, un relevé détaillé de l'extrémité occidentale du lac Nipissing, entre la baie de la Cache au sud et la baie Frank au nord ; cette dernière est dans le township de Patterson. Je relevai avec soin les côtes et les îles, ici très nombreuses, et reliai mes opérations à celles qui ont été faites pour le district de Sudbury. J'examinai également la côte nord du lac et la route canotière qui réunit le lac Nipissing à l'Ottawa, par le lac de la Truite, le lac Nosbonsing et la Mattawa. Je remontai ensuite l'Ottawa jusqu'au Long-Saut, levant en route le lac Obashing (on l'appelle quelquefois, mais à tort, lac Beauchêne) et la route canotière qui va de ce dernier au lac Kippewa. Je rattachai ces opérations, d'un côté avec le tracé de l'embranchement de chemin de fer de Kippewa, au delà de la source du ruisseau Gordon (Norcliffe), et de l'autre avec le levé de l'Ottawa, au pied du Long-Saut. J'établis aussi la position d'un grand nombre de lacs moins importants et notai les affleurements qui se présentent sur leurs bords. Remontant ensuite le lac Témiscamingue et la Métabetchouan jusqu'au lac Témagami, je relevai les rivages de la baie de l'Eau-Boueuse (*Mud-Water Bay*), traversai le lac Ouasé-sin-à-gamo (lac du Bois-Flottant), les lacs du Caribou-qui-saute, de la Pierre-Pendante et des Cèdres-Rouges, puis j'arrivai à la tête de le Témagami. De là je revins au lac Témagami et commençai l'examen géologique de la route canotière qui passe par le lac des Mouettes et aboutit à la rivière de l'Esturgeon. Je relevai ensuite au micromètre les lacs Kookagaming et Ashgaming depuis le déversoir du premier jusqu'au lac Maskinongé-ouagaming, reliant mes opérations aux levés de townships faits récemment dans cette région. Durant la dernière partie de septembre et les premiers jours d'octobre, M. Johnston fit le relevé des routes des environs de Sturgeon-Falls et de North-Bay et prit note de tous les affleurements qu'il put observer.

' La plus grande partie de la région comprise dans le feuillet 131 est remplie par les gneiss granitoïdes du laurentien. La ligne suivant laquelle ces roches touchent à la zone huronienne qui les longe du côté nord traverse la rivière de l'Esturgeon près du Coude, soit environ trois milles au sud de la rivière Maskinongé. De là elle prend la direction du nord-est, passe par les lacs Cross, de la Pierre-Pendante et du Caribou-qui-saute, et se prolonge jusqu'au lac Témiscamingue.

" Les formations huroniennes n'occupent donc qu'une étendue relativement peu importante dans le nord-ouest de la région. Elles sont représentées par les roches qu'on a désignées sous le nom de conglomérat ardoisier, lesquelles sont associées avec de fortes masses de diabases d'un gris verdâtre sombre. Les gneiss laurentiens, comme l'indique la direction variable de leurs strates, constituent de grands bassins concentriques, de forme circulaire ou plus ou moins ovale, qui se pénètrent mutuellement. La présence d'un calcaire cristallin au sein des dépôts laurentiens de l'île de Fer, lac Nipissing, et de la chute Talon, sur la Mattawa, est un fait digne de remarque, mais il y a longtemps

qu'elle a été constatée par les explorateurs de la Commission. Dans les îles du Manitou, lac Nipissing, nous avons observé un calcaire fossilifère reposant sur les gneiss en stratification discordante et plongeant légèrement au sud-ouest. Le docteur Selwyn a fait ici, en 1884, une collection de fossiles que le docteur Ami a classifiés et d'après lesquels il attribue les couches en question à l'horizon de Black-River. On trouve encore, dans l'île de Fer, un grès grossier friable recouvrant les gneiss en stratification discordante ; il peut être attribué soit au Chazy, soit au calcifère ou au Potsdam.

" Nos divers itinéraires ont été mesurés comme suit : au micromètre et à la boussole, 375 milles ; au pas et à la boussole, 120 milles ; au loch et à la boussole, 45 milles ; soit en tout, 570 milles.

" Dans nos levés au micromètre et au loch, les itinéraires même ont servi de lignes de base pour nos triangulations, en sorte que les distances données ci-dessus ne représentent pas exactement le travail exécuté."

M. Barlow est rentré à Ottawa le 8 octobre.

L'exploration ci-dessus a coûté $1,273.59.

Le Dr Ells a poursuivi l'été dernier l'exploration des comtés d'Argenteuil et d'Ottawa, et plus particulièrement du pays arrosé par la Gatineau, la rivière du Lièvre, la Petite-Nation du nord et la rivière Rouge, pénétrant dans l'intérieur jusqu'à près de 100 milles de l'Ottawa. Il nous adresse le rapport ci-dessous.

" Dans cette exploration, dont une bonne partie a été faite en canot, nous nous sommes largement aidé des relevés des lacs tributaires de la Petite-Nation et de la rivière Rouge, exécutés par M. James Low, antérieurement à 1870, et de ceux des grands lacs de la Gatineau, faits plus récemment par M. L.-R. Orde. Ces divers levés ont été faits à l'aide du micromètre et sont pour la plupart très exacts. Durant les mois de septembre et d'octobre, nous avons examiné les dépôts de phosphate du district de Buckingham dans l'espérance d'y découvrir quelques faits nouveaux touchant leur mode de gisement dans cette région. Nous nous sommes servi, pour ce travail, de la carte topographique dressée d'après les levés de MM. Ingall et White ; nous y avons porté les diverses bandes de calcaire qui se présentent dans la contrée. M. H.-N. Topley, photographe de la Commission, a pris un bon nombre de vues représentant le contact des terrains à phosphate et des gneiss, ainsi que la disposition de gisements d'apatite au sein de la roche. Ces photographies ont été passées à la couleur de façon à montrer plus distinctement les roches de nature diverse et leur ligne de contact.

" Nous avons relevé, de l'embouchure de la Gatineau à Saint-Jérôme, les limites du Potsdam et du calcifère. Les argiles de transport, si abondantes dans la vallée de l'Ottawa, cachent presque partout les lignes de contact des formations, aussi les lignes portées sur la carte n'offrent pas une certitude absolue. Néanmoins, la ligne extérieure des terrains laurentiens se reconnaît, règle générale, du côté sud, par des escarpements particulièrement bien marqués, pendant un espace de quelques milles de chaque côté de la station du Calumet, sur le chemin de fer du Pacifique. Les dépôts argileux s'étendent le long de la Gatineau et des autres tributaires de l'Ottawa jusqu'à une grande distance dans l'intérieur ; ont peut les étudier à loisir dans les tranchées du chemin de fer de la vallée de la Gatineau, lesquelles descendent parfois au-dessous des dépôts de transport et entament les terrains laurentiens. Presque toujours ces argiles paraissent être d'origine lacustre ou fluviatile ; cependant nous avons observé un dépôt de coquilles marines dans une tranchée située environ un mille au nord de la station de Chelsea.

" Mon assistant, M. McDougall a fait une collection des plantes de la région, et il a transmis au professeur Macoun une liste des plantes phanérogames observées durant l'été.

" Les routes canotières sont nombreuses dans cette partie du pays ; elles relient, grâce à des portages de peu de longueur, le haut cours de la Gatineau, de la rivière du Lièvre, de la Petite-Nation du Nord, de la Rivière-Rouge, etc., au Saint-Maurice du côté est et à l'Ottawa supérieur du côté ouest. Sur toutes ces routes, nous avons relevé des dépôts calcaires. Toutefois, de vastes étendues de cette contrée sont encore inaccessibles au géologue, étant couvertes d'épaisses forêts et absolument dépourvues de routes. Même le long des routes canotières, de grands espaces, tant sur les lacs que sur les cours d'eau, ne montrent que des dépôts de transport, sous lesquels les calcaires existent peut-être,

bien qu'invisibles. Il serait donc extrêmement difficile et dispendieux de faire le relevé de ces bandes calcaires avec assez d'exactitude pour les porter sur les cartes, d'autant plus qu'un grand nombre des anciens plans des terres de la Couronne sont tout à fait inexacts, comme l'a constaté M. White en voulant les utiliser pour faire la carte du district de Buckingham. A en juger par le travail des deux dernières campagnes, durant lesquelles nous avons relevé la plupart des chemins ouverts entre la Gatineau et la rivière du Nord, en arrière de Lachute, ainsi que les principales routes canotières de la région, il faudra modifier, d'une façon très notable, les idées exprimées il y a trente ans, touchant la structure géologique de cette partie du pays. Sur de vastes espaces, les roches laurentiennes sont franchement d'origine ignée ; telles sont les anorthosites, les pyroxénites, de grands amas de syénite, de granit et de gneiss orbiculaire. Il convient également de réduire considérablement l'épaisseur assignée à la partie stratifiée du laurentien, dans laquelle on peut faire entrer les gneiss quartzeux grisâtres et souvent rouillés, les gneiss rouges à base d'orthoclase et les gneiss amphiboliques de couleur noire où l'on trouve certaines bandes remplies de grenats et qui sont associées avec des dépôts de quartzite gris blanchâtre régulièrement stratifiée et ressemblant, sur certains points, à un grès quartzeux altéré. L'intercalation de certains lits de dolomie cristalline avec les gneiss couleur de rouille est aussi très nettement marquée. Dans cette portion du laurentien, on peut aussi faire entrer quelques dépôts de conglomérat à galets de quartzite et de gneiss bien arrondis dispersés au sein des couches calcaires.

" La structure du laurentien de la région que nous étudions semble devoir faire placer les calcaires au sommet de la série. Les gneiss rouges et gris à base d'orthoclase passent par le haut et par gradations successives à des calcaires massifs atteignant, sur certains points, une épaisseur de plusieurs centaines de pieds.

" Les calcaires et les gneiss sous-jacents présentent une suite d'ondulations dont les dépressions sont occupées par les calcaires. Cette disposition se répète fréquemment des bords de la Gatineau à la partie orientale de la contrée examinée. L'inclinaison des couches y change souvent et brusquement ; parfois cela est dû à une faille, ailleurs à l'irruption de roches dioritiques et feldspathiques dans la roche de la contrée. L'orientation générale des arêtes anticlinales est N. 29° E. (méridien magnétique), la variation de l'aiguille aimantée se tenant ici entre 11° et 12° ouest. De la Gatineau à la Petite-Nation du Nord, les roches éruptives, à base de pyroxène et de feldspath, sont communes ; les premières sont le plus souvent vertes, les secondes prennent presque toujours une teinte blanchâtre à l'air et, grâce au quartz et au mica qu'elles contiennent, prennent quelquefois l'aspect et la composition du granit. Les roches pyroxéniques ont une importance spéciale en ce qu'elles sont intimement associées avec les gisements d'apatite ; le plus souvent, elles se conforment aux lignes de stratification des gneiss, dont elles ont été généralement regardées jusqu'ici comme partie intégrante. En maint endroit pourtant elles coupent les gneiss transversalement, comme le feraient des dykes, des filons ou des masses éruptives. Les dépôts d'apatite se trouvent ordinairement, dans ces roches pyroxéniques, au voisinage des gneiss, et, dans le district de Buckingham, on n'a encore rencontré l'apatite dans les gneiss même qu'à l'état de cristaux isolés ; dans les calcaires elle se présente aussi en cristaux dispersés, avec du mica, du pyroxène, de la calcite, etc. Les pyroxénites renfermant l'apatite constituent donc le sommet de la série des gneiss grisâtres, et se trouvent, par conséquent, immédiatement au-dessous de l'assise calcaire. Les dépôts d'apatite, bien qu'ils se présentent près du contact des pyroxénites et des gneiss, ne constituent pas des filons proprements dits. Ils forment des poches irrégulières, parfois du poids de plusieurs centaines de tonnes. Quelques-unes de ces poches ont été entièrement épuisées et l'on a constaté qu'elles ne sont, en aucune façon, reliées les unes aux autres. Parfois, une veine peu importante va d'un dépôt à l'autre, et ceux-ci se succèdent en quelques endroits sur un espace de plusieurs centaines de yards. L'apatite étant associée avec les roches ignées, il est impossible de dire jusqu'à qu'elle profondeur les gisements descendent. A la mine North-Star, les fouilles sont profondes de 600 pieds et le gîte ne paraît pas perdre de son importance. A la mine High-Rock, la partie la plus productive du dépôt s'est trouvée près de la base de la haute colline dans laquelle se font les fouilles. Partout où l'on a rencontré ici du mica et du graphite en abondance, on les a trouvés associés avec des masses de pyroxène ou de feldspath quartzifère en forme de dyke. Il doit en être de même des gisements d'amiante ; toutefois, dans ce

cas, les dykes sont moins nettement définis, l'amiante enveloppant des amas lenticulaires ou de forme grossièrement ovale ; elle est en veines d'une épaisseur d'un huitième de pouce à un demi-pouce. Plusieurs de ces veines se réunissent parfois sur une longueur de quelques pieds, puis se divisent de nouveau en une multitude de veinules. L'amiante des terrains laurentiens est ordinairement plus débarrassée d'impuretés que celle des Cantons de l'Est ; on n'y trouve ni fer ni matières terreuses, mais sa fibre est si courte qu'elle ne peut se filer, ni être employée à certains usages auxquels les longues fibres de l'amiante de Thetford sont éminemment appropriées. La seule mine d'amiante exploitée ici l'été dernier est celle de la *Templeton Asbestus Co.*, située dans la moitié orientale du lot 11, rang VIII, de Templeton. Il existe cependant un gisement d'amiante en tout semblable sur le lot 16, rang V, de Portland-Est ; on en a extrait une petite quantité il y a plusieurs années. D'autres dépôts de même nature se présentent dans la partie serpentineuse de la série calcaire, non loin de la Gatineau, quelques milles au nord de Farrelton. On n'en a pas encore commencé l'exploitation.

"Le point le plus reculé vers l'est où l'on ait observé l'amiante se trouve dans le township de Wentworth, lot 20, rang IX ; mais les veines y sont trop petites pour être profitables. De fait on trouve des veinules d'amiante partout où le calcaire passe à la serpentine.

"On découvre fréquemment dans la région de nouveaux dépôts de mica. On en a entrepris l'exploitation sur divers points, notamment aux environs de la Gatineau et de la rivière du Lièvre. MM. W.-A. Allan, d'Ottawa et M. W.-C. Kendall, du Bassin-du-Lièvre, ont ouvert récemment deux mines, le premier sur le lot 6, rang I, de Portland-Est, le second à l'extrémité nord-est du lac de Kendall, lot 26, rang XI, de Buckingham. M. Wm McIntosh a également commencé une tranchée sur la côte ouest de la rivière du Lièvre, environ un mille en aval de la Grande-Chute. De son côté, M. F.-O. Lewis, de Montréal, a poursuivi ses opérations sur le lot 13, rang III, de Portland-Ouest. Il y a là plusieurs tranchées dont on a tiré une forte quantité de mica d'excellente qualité. Cette mine est située sur le côté ouest du lac de la Terreur ; le mica s'y présente à la fois dans les gneiss et dans les calcaires.

"Dans le district de la Gatineau, on a fait, durant l'été dernier, des travaux assez importants pour la recherche du mica. Quelques-uns des gisements paraissent riches, mais nous ne les avons pas examinés. Sur la rivière Rouge, on a abandonné temporairement l'exploitation du mica.

"La plupart des mines de phosphate de la région sont fermées, les prix étant très bas. Les seules mines en activité l'été dernier étaient celles de High-Rock, d'Etna, de la montagne de Ross et, plus à l'ouest, celle de Blackburn, dans Templeton. Mais partout on a considérablement réduit la production.

"La mine de plombagine de M. Weart, située sur le côté nord du lac de Donaldson, lot 26, rang VI, de Buckingham, a été munie de nouveaux appareils de préparation mécanique ; l'extraction s'y poursuit activement. A la mine Walker, lot 19, rang VIII, de Buckingham, on a installé une grande usine de préparation mécanique, mais les opérations sont actuellement suspendues. De nouvelles fouilles ont été ouvertes sur le lot 13, rang X, de Buckingham, par M. Claxton, d'Inverary, Ont.; on en a extrait 200 tonnes de plombagine qu'on a envoyées en Angleterre pour essai. Le gisement mis à nu ici est très considérable ; la plombagine est abondamment disséminée dans un gneiss gris rouillé affleurant au sommet d'une colline située environ un demi-mille à l'est de la rivière du Lièvre.

"M. Lewis explore actuellement un dépôt de plombagine découvert à l'extrémité sud-est du lac de Donaldson. Le minerai se présente, en veines atteignant jusqu'à deux pouces d'épaisseur, dans une roche feldspathique très consistante. Un autre gisement est également exploité, par le capitaine Bowie, d'Ottawa, à l'extrémité méridionale du grand lac du Poisson-Blanc, sur le lot 47, rang XIV, du township de Hincks.

"J'ai eu pour assistant, durant la campagne, M. R. MacDougall, B. ès A., gradué du Collège McGill.

"Entré en campagne le 16 mai, je suis revenu à Ottawa le 26 octobre.

"Coût des explorations, $1,375."

M. Giroux partit d'Ottawa le 4 juin pour reprendre l'étude de la structure géologique des comtés de Berthier, de Maskinongé et de Saint-Maurice, province de Québec. Voici le rapport qu'il nous adresse :—

" On a découvert un dépôt de minerai de fer magnétique sur le lot 363, rang II, de Saint-Gabriel de Brandon, dans le flanc d'un petit côteau situé environ huit arpents à l'ouest de la route allant de Saint-Gabriel à Saint-Norbert. La roche est, en cet endroit, un gneiss de composition très variable, tantôt très quartzeuse, tantôt hautement amphibolique. Elle plonge N. 62° E < 70° et est traversée par de petites veines irrégulières de quartz blanc et de feldspath cristallin à grandes parties. La magnétite se présente dans quelques-unes de ces veines, en paquets d'un diamètre d'un huitième de pouce à deux ou deux pouces et demi. Ces veinules renferment en outre un mica brunâtre en cristaux d'un quart de pouce à quatre pouces de diamètre. Le minerai de fer paraît être de bonne qualité, mais il est trop peu abondant pour être exploité avec profit."

M. Giroux se rendit ensuite à Saint-Michel des Saints, comté de Berthier et en partit le 25 juin avec quatre hommes et deux canots pour descendre la Mattawin jusqu'à l'issue du lac de la Barrière. Il leva, à l'aide du micromètre, cette nappe d'eau et son déversoir, puis le lac Ignace et la chaîne de lacs et les portages qui conduisent au lac à Jean, source de la rivière à Jean qui porte ses eaux dans le lac Sans-Bout. Le pays étant recouvert d'un épais manteau de drift, on n'y rencontre aucun affleurement jusqu'à six ou sept milles au sud-est de la Mattawin. Ici les gneiss gris apparaissent avec une syénite cristalline, à grandes parties, et d'un brun pâle, le tout accompagné d'un granit quartzeux renfermant des fragments adventifs de feldspath rosé. Sur le lac de la rivière de la Bouteille, comme au reste presque partout dans ce district, les gneiss sont tantôt très quartzeux, tantôt hautement amphiboliques, l'amphibole s'y présentant presque pure et en couches minces. Quand le quartz y domine, les gneiss sont grenatifères et renferment des paquets de calcite rose mêlée de cristaux d'amphibole. L'orientation des couches, partout où l'on a pu l'observer, est S. 18° à 25° E. < 10° à 22°. Les blocs de transport qui jonchent les bords des petits lacs de la région sont rouge-vermillon et font l'effet d'être tachés de sang. Ces taches s'enlèvent facilement avec un couteau, mais non pas à l'eau ; aussi suis-je porté à croire qu'elles sont constituées par du sesquioxide de fer et non par une substance organique. Sur un petit lac situé à la source de la rivière à Jean, on trouve des lits de gneiss gris, hautement quartzeux et grenatifère, plongeant N. 70° O. < 22. Ce changement de direction des couches paraît être tout à fait local, car un peu plus loin au sud-est, leur orientation revient à S. 42° O. < 10°. Sur un petit lac gisant au nord de ce point non loin du lac à Jean, se présente un affleurement calcaire large de 4 chaînes ; la roche est noirâtre, prend une teinte grise sur les surfaces exposées, offre l'aspect d'un conglomérat et renferme des fragments anguleux de feldspath rose, des grenats et un minéral noir qui est probablement une tourmaline. On y observe aussi des grains de quartz de la grosseur d'un pois. Dans l'ensemble, les gneiss du lac à Jean sont d'un brun rougeâtre ; ils sont accompagnés d'un amas de syénite d'une longueur de 500 yards environ. Du lac à Jean au lac Sans-Bout on ne rencontre que des gneiss amphiboliques gris brunâtre ou gris sombre.

Depuis l'endroit où le déversoir du lac Barré se jette dans la Mattawin au lac Sans-Bout, distance de 25 milles en droite ligne dans la direction du sud-est, on a relevé 18 lacs et 17 portages. Les explorateurs gagnèrent de là le lac Saccacomie par la rivière de l'Araignée, le lac du Violon, le lac Bleu et quelques autres nappes d'eau moins importantes. Dans toute cette distance les gneiss sont bien exposés ; sur un petit lac voisin du lac de la Culbute, se présente une ondulation à lignes anticlinales constituée par un gneiss micacé et feldspathique brun rougeâtre, renfermant du feldspath rose en gros cristaux et en amas irréguliers, ainsi que du quartz blanc en veinules et en paquets. Cette anticlinale est bien exposée près de l'extrémité d'une piste menant au lac Carufel ; ici les gneiss plongent d'un côté, N. 25° E. < 10° et l'autre de S. 25° O. < 17°. Dans une petite île de ce lac, le feldspath cristallin, rose, à grandes parties, et le quartz blanc sont accompagnés de cristaux de mica dont quelques-uns ont jusqu'à trois pouces de diamètre. Une syénite grossière, de couleur rougâtre se présente sur la côte sud du lac Willy, le long du portage qui va de ce lac au lac Saccacomie et enfin dans un espace d'environ trois-quarts de mille sur la rive nord de ce dernier. Les gneiss du lac Saccacomie sont généralement brun rougeâtre ; cependant une bande observée sur la côte sud-est est de

couleur grise ; elle est large d'un quart de mille et ses lits plongent S. 3°—12° E. <17°. A l'air, ces gneiss prennent parfois une teinte rougeâtre et offrent un aspect moucheté dû à la décomposition de leurs parties quartzeuses, lesquelles deviennent blanc bleuâtre et font l'effet d'écailles de poisson.

De l'extrémité sud-est du lac Sans-Bout à l'extrémité sud-est du lac Saccacomie, la distance à vol d'oiseau est d'environ 11 milles. On y a relevé dix lacs et huit portages.

Les provisions étant à peu près épuisées, on dut les renouveler à Saint-Alexis avant de prendre le chemin de la rivière du Loup qu'on voulait atteindre en passant par le lac Carufel. Le portage qui relie le lac Saccacomie à ce dernier a deux milles de longueur et traverse une colline dont le sommet atteint 370 pieds au-dessus du lac Saccacomie. Ce relief est constitué par des gneiss brunâtres, bien exposés sur les bords du lac Carufel. En un endroit cette roche renferme de petites plaques de plombagine associées à des grenats blancs et à des cristaux de quartz. Elle se prolonge, vers le nord-ouest, jusqu'à la rivière du Loup et offre une attidude variable, soit S. 22° à 33°E. <25° à 30°.

On remonta ensuite la rivière du Loup jusqu'à la Pembina et l'on fit le levé de cette dernière jusqu'au lac du même nom. Il n'y a là que des gneiss semblables à ceux qui sont décrits plus haut. Non loin du lac Pembina se présente un filon de quartz, large de 18 pouces et portant de gros cristaux de mica. Quelques milles au nord du lac la roche renferme encore de grands cristaux de mica qui prennent une teinte verdâtre sur les surfaces exposées et offrent la même couleur dans une cassure fraîche. Un peu plus en amont, on a découvert un filon de quartz, large de 20 pouces et courant S. 33°E. et N. 33° O. dans une distance de cinq chaînes environ. De chaque côté du filon règne une bande de feldspath cristallin, à très grandes parties et de couleur rosée ; au contact se présentent de petits paquets de magnétite avec des cristaux de mica d'un diamètre d'un pouce et demi environ. A l'endroit où il disparaît ce filon est entièrement composé de feldspath très chargé de magnétite. Le quartz qui se présente dans les filons et les amas de feldspath va du blanc pur au blanc bleuâtre et, dans ce dernier cas, il renferme presque toujours du mica en grands cristaux. Le 17 août le parti atteignait la branche orientale de la rivière du Loup ; les provisions allant manquer une deuxième fois, deux hommes furent dépêchés à Saint-Michel des Saints pour les renouveler, et, en attendant leur retour, on construisit un radeau devant permettre de poursuivre le relevé du cours d'eau en question jusqu'à son confluent avec la branche qui vient du lac au Sorcier, laquelle avait été explorée l'été précédent. C'est sur la branche orientale de la rivière du Loup, à quelque trois milles du confluent qu'on a tenté, il y a quelques années, l'exploitation d'un gisement de mica. Ce minéral se présente ici en petits cristaux et en très faible quantité dans un dyke de feldspath et de quartz cristallins à très grandes parties, sur le côté ouest de la rivière, et dans un quartz presque pur de la rive est. Au sud du dyke se voit une bande de quartz presque pur, large de 65 pieds et flanquée par un lit de gneiss grenatifère de 18 pouces de largeur. De petits cristaux d'apatite ont été découverts dans le dyke près de sa ligne de contact avec le gneiss. Après avoir exploré la branche orientale de la rivière du Loup jusqu'à sa source on gagna le haut de la Mattawin par une chaîne de lacs. Au lac des Sables, où les hommes envoyés à Saint-Michel des Saints rejoignirent le parti, M. Giroux a observé une protubérance constituée par une roche amphibolique noire, ferrugineuse et très pesante ; elle est de texture très grossière et extrêmement raboteuse sur les surfaces exposées. On la retrouve encore en deux ou trois autres endroits. Des cristaux de mica, larges de deux pouces à deux pouces et demi et des traces de minerai de fer se présentent ici sur un grand nombre de points. Au lac des Iles se voit une anticlinale bien marquée, et au nord de ce lac et jusqu'à la Mattawin, les gneiss offrent une attitude variable, soit N. 10° à 37°E. <8° à 27°. Environ un mille et demi au sud de la Mattawin et non loin de la ligne de division des comtés de Saint-Maurice et de Maskinongé, on a observé une bande de calcite rose, large de neuf pouces environ, et renfermant un minéral vert foncé qui est probablement un pyroxène.

Le long du ruisseau Michelin, qui sort du lac de ce nom et tombe dans la Mattawin non loin de la rivière à la Chienne, les gneiss sont généralement quartzeux.

Le parti descendit ensuite la Mattawin jusqu'au ruisseau Yinkamak, distance de 35 milles environ. Cette rivière est torrentueuse et on y compte quinze rapides dans l'espace

ci-dessus, où les roches rencontrées sont presque exclusivement des gneiss gris et gris brunâtre qui, aux environs de la rivière à la Chienne plongent S. 35° E. < 20°. Sur le portage du rapide de l'Arrachis on observe un amas de syénite rougeâtre large de 80 pas. De la tête du rapide de l'Aigle (n° 3) au ruisseau Yinkamak l'altitude des gneiss varie de N. 27 à 73° E. < 10° à 40°, et, un peu en aval du rapide des Pins-Rouges, on trouve un calcaire cristallin, micacé et de couleur blanche au sein d'un gneiss hautement quartzeux. Le minerai de fer magnétique se présente en petite quantité au pied du rapide de l'Ours. Les gneiss ordinaires de la région occupent la surface depuis l'embouchure du ruisseau Yinkamak jusqu'aux environs de l'extrémité inférieure du lac Piza-Gonge ou Mistagance. Du lac Piza-Gouge, M. Giroux retourna à Saint-Michel des Saints où il arriva le 24 septembre. Puis, jusqu'au 5 octobre, il visita diverses localités situées au nord de la Mattawin et sur la rivière du Milieu. Près du lac Cutaway, qui gît dans le township de Maisonneuve, les gneiss sont traversés par un filon constitué par un feldspath blanchâtre et un quartz blanc, et renfermant des grenats et des lamelles de plombagine. Ces deux minéraux se présentent également dans un calcaire décomposé observé sur le déversoir du lac Cutaway à quelque six arpents du lac. A environ trois quarts de mille de cette nappe d'eau, non loin d'un ruisseau qui tombe dans son déversoir, on avait entrepris, il y a quelques années, l'exploitation d'un gisement de mica. Les déchets accumulés autour de la tranchée renferment de grands cristaux de ce minéral, ainsi que des morceaux d'apatite, mais M. Giroux n'a pu découvrir cette dernière *in situ*. La roche de la contrée est un gneiss rouillé, quartzeux et très facturé ; le mica y est peu abondant et associé avec de la pyrite de fer en cubes et en paquets.

Un calcaire, serpentineux affleure dans le flanc d'une haute colline du township de Maisonneuve, aux environs de la ligne de division des comtés de Berthier et de Maskinongé, soit environ cinq milles au sud-est de la frontière septentrionale du township. Ce calcaire est très chargé de mica par places ; il est d'un jaune panaché, friable aux endroits où il n'est pas passé à la serpentine, et porte des lamelles de plombagine. Toute la colline est revêtue d'un dépôt de drift, aussi ignore-t-on jusqu'où s'étend le calcaire ; cependant on a pu le relever dans une distance de dix chaînes. Un tranchée a été pratiquée ici dans l'espoir d'y trouver de l'amiante, mais sans succès.

Le mica de la mine de Maisonneuve se présente au sein d'un dyke constitué par un mélange cristallin de feldspath et de quartz à grandes parties. Il est d'une belle couleur ; malheureusement les cristaux sont tellement enchevêtrés et contournés qu'ils n'ont que peu de valeur. Sur la rive est de la rivière du Milieu, environ trois milles et demi au nord-ouest du lac des Pins, on trouve un gisement d'ocre de couleur rouge et brun vandyck. M. Gaucher, de Montréal, en avait entrepris l'exploitation. Malheureusement on n'en a extrait que quelques tonnes pour essai et les travaux ont été suspendus. On fabrique de la chaux en une couple d'endroits dans le township de Brassard. L'une des carrières exploitées à cet effet, celle du lot 20, rang C, fournit un calcaire micacé et serpentineux par places, et dans lequel on a observé de minuscules filets d'amiante. Sur le lot 44, rang B, de Brassard, se présente un gneiss micacé et amphibolique plongeant S. 75° O. < 85°, et que coupe une petite veine irrégulière de quartz vacuolaire. Un colon de l'endroit y a pratiqué une tranchée ; la roche renferme une faible proportion de pyrite de fer et de plombagine.

La période du 10 au 17 octobre a été consacrée au levé des routes des environs de Sainte-Emilie, Saint-Côme, Saint-Jean de Matha, Saint-Damien et Saint-Gabriel de Brandon, et celle du 18 au 30 à lever les bornes d'un amas de syénite qui affleure aux alentours de Saint-Didace, de Saint-Alexis, de Sainte-Ursule, de Saint-Paulin et de Saint-Norbert.

Puis M. Giroux visita les anciennes mines des environs de Joliette, de Radstock, de Saint-Alphonse et de Chertsey. La *Canada Iron Furnace Co.*, de Radnor, exploite activement, depuis la mi-septembre 1892, les gisements de fer des rangs III et IV du township de Joliette, paroisse de Saint-Ambroise, comté de Joliette. Le contremaître qui dirige les travaux, assure que le dépôt de limonite du rang III est l'un des plus riches dont la compagnie ait encore entrepris l'exploitation. Il couvre une superficie de trois chaînes sur cinq et offre une épaisseur de douze à dix-huit pouces. La même compagnie a commencé l'exploitation d'un petit dépôt de minerai de fer magnétique dans la concession Saint-Charles, Rang-Double, de la paroisse de Sainte-Ursule ; elle

compte pouvoir tirer environ 100 charges de wagons de chemins de fer du gisement de Saint-Ambroise et environ 40 charges de celui de la paroisse de Sainte-Elisabeth.

On a découvert un dépôt peu important d'argile tripoléenne sur les bords d'un petit lac qui gît quelques milles au nord de Chertsey ; les habitants de l'endroit l'emploient pour peinturer leurs maisons.

Avant de rentrer à Ottawa, M. Giroux se rendit à Québec afin de se procurer des copies des plans des levés récemment exécutés dans le nord du comté de Berthier, puis il passa par Vaudreuil et Rigaud où il fit certains levés dont avait besoin le docteur Ells.

Durant cette campagne, il a été levé à l'aide du micromètre et de la boussole, 235 milles de rivières, lacs et portages, et à l'aide de l'odomètre, 163 milles de routes.

M. Giroux est revenu à Ottawa le 22 novembre.

Coût des explorations, $1,053.09.

Le professeur Laflamme nous adresse le rapport suivant sur les observations que nous lui avions demandé de faire, durant la vacance de 1892, dans les comtés de Charlevoix et de Montmorency.

" J'ai consacré tous mes travaux à identifier et à localiser de prétendus dépôts cambro-siluriens qu'on m'avait dit exister dans les montagnes des comtés de Charlevoix et de Montmorency, ainsi que dans le voisinage du lac Saint-Jean.

" Mes recherches ont été absolument infructueuses. Ce qu'on avait pris pour des affleurements calcaires et ce dont on demandait l'examen à grands cris, était tout simplement des grès sombres, légèrement calcaires. De plus, dans mes longues recherches dans ces différents endroits, je n'ai jamais trouvé ces grès *in situ*. J'ai toujours eu à faire à des blocs détachés, quelquefois très volumineux, mais dont le mélange avec des débris moraïniques de toute nature rendait impossible la détermination de l'origine.

" Il y a cependant à noter qu'en poursuivant mes travaux au sud du lac Saint-Jean, j'ai trouvé tout un ensemble de terrasses, parfaitement marquées, à 600 ou 700 pieds au-dessus du niveau actuel du lac. Je ne crois pas qu'on puisse voir là d'anciens rivages du lac Saint-Jean ; mais ces terrasses doivent plutôt leur origine à toute une série de petits lacs, placés au sud du grand, et dont les eaux ont fini par se frayer un chemin vers le grand lui-même. Il n'est pas rare de trouver, au centre de ces étages de terrasses, une flaque d'eau plus ou moins grande, qui constitue tout ce qui reste du lac d'autrefois.

" Après toute la série d'explorations que j'ai faites depui plusieurs années, à la recherche du cambro-silurien dans le massif des Laurentides, je pense pouvoir affirmer qu'il n'y a pas lieu de croire à l'existence de ces dépôts en d'autres endroits que les grandes dépressions hydrographiques dont les lacs Mistassini et Saint-Jean occupent le centre. Si ces dépôts ont existé ailleurs, ils ont dû être enlevés par l'érosion atmosphérique ou glaciaire.

" Je regrette d'avoir à vous donner d'aussi minces résultats. Mais j'ai cru devoir m'attacher surtout à rechercher toutes les assises possibles du cambro-silurien dans le territoire qui m'avait été assigné pour cela, à l'exclusion de tout le reste. Mes recherches n'ont pas abouti à la trouvaille qu'on pouvait espérer. Voilà tout."

Coût de l'exploration, $400.

M. Low, accompagné de M. A.-H.-D. Ross, partit d'Ottawa le 26 mai et atteignit le lac Saint-Jean le 30 du même mois.

Il prit immédiatement ici des arrangements pour faire transporter ses provisions au lac Mistassini ; mais les cours d'eau étant encore en pleine crue, le parti ne put se mettre en route pour sa destination avant le 13 juin.

On remonta d'abord l'Achouapmouchouan depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la Shegobiche, distance de 58 milles, puis cette dernière jusqu'au lac Shegobiche. De là un portage amena les explorateurs à un petit cours d'eau qui tombe dans l'extrémité méridionale du lac Achouapmouchouan. Cette partie du trajet, relevée au pas, fut reliée à ses deux extrémités au levé du tronc principal de la rivière exécuté par M. Richardson.*

*Rapp. des Opérat., Comm. de Géol. du Can., 1870-71.

La Shegobiche est un petit cours d'eau semé de nombreux rapides et de chutes, et que les canots sur charge ne peuvent parcourir que durant les hautes eaux.

A partir du lac Achouapmouchouan, on suivit la Nikaubau jusqu'à la hauteur des terres, et, pour se rendre de là au lac Mistassini, on traversa les lacs Obatagoman, Chibougamoo et Ouakiniche. On atteignit le poste de la compagnie de la Baie-d'Hudson, sur le lac Mistassini, le 29 juin. En route, on examina les formations géologiques et l'on fit une collection d'échantillons des roches huroniennes de la région, sans négliger les gisements pyriteux qui se présentent en abondance dans les ardoises vertes et les diorites du lac Chibougamoo. Arrivé au lac Mistassini, les quatre porteurs engagés au lac Saint-Jean furent congédiés.

Le 1er juillet M. Low se rendit à l'issue du lac Mistassini, et releva son itinéraire de ce point à l'embouchure de la Témiscami dans l'intention de relier le levé fait par M. J. Bignell, entre ce point et Bersimis, avec celui de MM. Richardson et McOuat qui part du lac Saint-Jean.

Revenu au poste le 6 juillet le parti se remit en route le lendemain sous la conduite d'un guide sauvage qui connaissait la piste conduisant au lac Kaouashagami, situé sur l'un des affluents de la grande rivière de l'Est. *(East-Main River).* Durant son séjour au lac Mistassini, M. Low fit une collection d'échantillons des divers dépôts calcaires qui s'y présentent.

Un levé au micromètre et à la boussole, partant du court portage qui passe entre le lac et la rivière de Rupert, fut prolongé jusqu'à l'embouchure de la grande rivière de l'Est, reliant ainsi le levé du lac Mistassini avec un point déterminé de position sur cette dernière, en 1890, par M. Ogilvie.

Quelques milles en aval du point où nos explorateurs l'atteignirent, la Rupert est séparée, par une grande île, en deux canaux qui ne se réunissent qu'environ 100 milles plus loin.

On suivit le bras oriental, dans la direction du nord, pendant une cinquantaine de milles, c'est-à-dire jusqu'au point où il s'incline à l'ouest pour se diriger vers l'autre bras. Dans cette distance, la rivière descend rapidement entre des côtes rocheuses peu élevées, et son cours est semé de nombreuses îles.

Laissant alors la Rupert, la route traverse la hauteur des terres et atteint le lac Kaouashagami en suivant plusieurs petits lacs séparés par des portages. Le déversoir du lac Kaouashagami amena ensuite le parti à la grande rivière de l'Est qui fut atteinte le 17 juillet. Par la route ci-dessus, la distance entre la Rupert et la grande rivière de l'Est est de 58 milles. La contrée traversée est âpre, stérile et jonchée de blocs de transport sans nombre. Les arbres qu'on y rencontre sont l'épinette noire, le mélèze, le pin des rochers, avec quelques bouleaux blancs et des trembles, tous de petite taille. La surface est semée de collines basses et arrondies disposées en chaînes et les dépressions sont remplies par des lacs de peu d'étendue qui occupent au moins un quart de la région.

M. Low remonta ensuite la grande rivière de l'Est pendant 40 milles, soit jusqu'au premier rapide qu'on rencontre en amont de l'embouchure de la Tshégami. De ce point il descendit le cours d'eau sur une distance de 308 milles, c'est-à-dire jusqu'à son embouchure qu'il atteignit le 13 août.

Dans son cours supérieur, cette rivière traverse une contrée presque unie où elle forme souvent des élargissements en forme de lacs remplis d'îles. Quelques-unes de ces îles sont très grandes, l'une d'elles a plus de 20 milles de longueur. C'est vis-à-vis du pied de cette île qu'aboutit la piste reliant la Rupert à la grande rivière de l'Est.

Dans les 100 derniers milles de son parcours, la rivière coule au fond d'une vallée peu profonde creusée dans des sables et des argiles stratifiés. Son volume est pour le moins égal à celui de l'Ottawa aux environs de la capitale fédérale et sa largeur moyenne est d'un tiers de mille. En plusieurs endroits son lit se resserre et elle se précipite alors en formant des chutes et des rapides violents. D'autres rapides moins importants s'y présentent à chaque pas et en somme c'est peut-être, de tous les cours d'eau qui tombent dans la baie d'Hudson, celui dont la navigation est le plus difficile.

Les roches relevées entre le lac Mistassini et la grande rivière de l'Est appartiennent toutes à l'horizon laurentien ; ce sont des gneiss syénitiques rouges et des gneiss micacés ou à base de mica et d'amphibole, les uns roses, les autres gris. Sur le haut cours de la grande rivière de l'Est les roches dominantes sont une pegmatite grossière d'un gris pâle

et un micaschiste noir qu'accompagne un gneiss micacéo-amphibolique rose. Plus à l'aval elles font place à une syénite gris-pâle et rose-pâle que suivent des schistes chloritiques et amphiboliques altérés d'un gris foncé, associés à une diorite et à un schiste micacé gris-sombre, chargé, par places, de fragments arrondis de syénite qui le font passer au conglomérat. Toute cette série rappelle, à s'y méprendre, les roches observées au nord du lac Huron. A leur contact avec les diorites, les schistes verts sont très chargés de pyrite et les diorites elles-mêmes renferment une forte proportion de ce minéral. En plusieurs endroits, on trouve de fortes masses de pyrite presque pure ; quelques échantillons rapportés par M. Low sont actuellement entre les mains de M. Hoffmann qui va en faire l'analyse.

La bande décrite plus haut, ou d'autres analogues, traverse et retraverse la rivière de place en place, dans une distance près de 200 milles, la direction des couches ne différant que légèrement de celles du cours d'eau. Des syénites et des gneiss laurentiens du type ordinaire remplissent les intervalles entre les dépôts huroniens.

M. Low consacra quelques jours à faire le relevé de la côte de la baie au nord de la Grande-Rivière de l'Est, mais le temps étant très mauvais et les embarcations dont il disposait insuffisantes, il dut bientôt renoncer à l'entreprise. De l'embouchure de la grande rivière le parti gagna Rupert-House dans un bateau appartenant à la compagnie de la Baie-d'Hudson. Au poste, on trouva l'embarcation envoyée par la Commission, et les explorateurs y prirent passage pour se rendre à Moose-Factory. De ce point les explorateurs remontèrent la Missinabi jusqu'au chemin de fer du Pacifique et rentrèrent à Ottawa le 21 septembre. M. Ross rapportait toute une collection des plantes rencontrées durant l'été. Elles ont été examinés par le professeur Macoun. Toutes étaient déjà connues, mais on sait maintenant que l'aire d'expansion de certaines espèces est beaucoup plus étendue qu'on ne le croyait.

Les effets de campement, etc., fournis par la Commission de Géologie pour l'exploration ci-dessus sont actuellement à Ottawa, sauf la grande embarcation et son gréement qui ont été laissés à Moose-Factory.

Coût de l'exploration, $2,030.12.

M. Chalmers partit d'Ottawa avec son assistant, M. W.-J. Wilson, le 17 mai pour continuer ses études sur la géologie de surface du Nouveau-Brunswick. Le 26 mai, M. Kenneth-C. Cochrane, élève de l'université McGill, rejoignit M. Chalmers à Moncton, N.-B., en qualité de deuxième assistant.

Les travaux de la campagne ont porté sur deux districts distincts, l'un dans l'est et le centre de la province, situé entre les 42e et 47e degrés de latitude nord d'une part et entre les 65e et 66e degrés de longitude ouest d'autre part. Il comprend une partie des comtés de Kent et de Northumberland, et la portion orientale du comté d'York (feuilles n°s 2 S.-E. et 2 S.-O. de la carte du Nouveau-Brunswick). Le deuxième district comprend la plus grande partie des comtés de Westmoreland et d'Albert, N.-B., et le comté de Cumberland, N.-E.. ; il gît entre 45° 30' et 46° 15' de latitude nord et 63° 45' et 64° 45' de longitude ouest. (Feuille n° 4, N.-O.)

Ce travail est la suite des études entreprises depuis quelques années. Le parti d'exploration commença par l'examen des dépôts de surface de la portion occidentale de la feuille n° 2, S.-E., dans la vallée de la Miramichi du sud-ouest. MM. Wilson et Cochrane firent le levé des chemins tandis que M. Chalmers explorait, en canot, la Miramichi et ses tributaires, c'est-à-dire la rivière du Remou, la Dungarvon et la rivière de Cain. MM. Wilson et Cochrane se trouvèrent ainsi occupés jusqu'au 14 juin, et M. Chalmers un peu plus longtemps. De là ils se rendirent dans l'est du Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Écosse pour terminer l'exploration de la région comprise dans la feuille n° 4 N.-O. La géologie de surface de ce district étant très compliquée, et les routes à relever très nombreuses, ce travail ne put être mené à bonne fin avant le 15 septembre. Le 10 de ce mois, M. Chalmers avait repris le chemin d'Ottawa, tandis que MM. Wilson et Cochrane établissaient l'élévation de quelques anciens rivages de l'époque pleistocène et de certaines terrasses marines rencontrés, les unes au Nouveau-Brunswick, les autres dans le nord-ouest de la Nouvelle-Écosse. On voulait par là établir plus exactement la limite supérieure des dépôts marins de la période post-tertiaire

et déterminer des points de repère auxquels devront être rapportées les observations barométriques de la campagne. Le parti se rendit alors sur le cours supérieur de la Miramichi du sud-ouest et commença l'exploration de la feuille n° 2 S.-O., dans la partie orientale du comté d'York, N.-B. On étudia ici, jusqu'au 14 novembre, la région traversée par le *Canada Eastern Railway* et la Nashwaak. Puis on examina certaines localités situées sur les chemins de fer du nord-ouest de la Nouvelle-Écosse ainsi que certains coteaux de gravier et quelques terrasses marines.

M. Chalmers nous adresse le rapport ci-dessous :

" Le résultat de la campagne est du plus haut intérêt. Pour ce qui est du Nouveau-Brunswick, nous n'avons guère accru les connaissances déjà acquises sur les dépôts pleistocènes, nos études ayant eu pour objet principal la revision des observations faites précédemment. Nous avons tâché d'établir, avec plus d'exactitude que nous ne l'avions encore fait, le mode de dispersion des blocs de transport qui s'y rencontrent. Ainsi nous sommes allés jusqu'à compter les cailloux roulés gisant dans les diverses parties du bassin carbonifère de la région, notant tous ceux dont le diamètre est supérieur à trois pouces et indiquant dans nos notes la nature de la roche qui les constitue. Dans bien des cas le résultat ainsi obtenu est très différent de celui auquel on arrive par les méthodes ordinaires d'observation :

" Ainsi étudiés en détail, les stries glaciaires et les phénomènes relatifs aux dépôts de transport s'accordent pour démontrer que le centre de déplacement des matières détritiques s'est trouvé dans les portions les plus élevées du Nouveau-Brunswick. Nous avons pu ainsi établir que le glacier pleistocène, partant de la ligne de faîte qui sépare le fleuve Saint-Jean de la Miramichi du sud-ouest, s'est écoulé à la fois vers le sud-est et vers le nord-est, ce que corrobore au reste la distribution du drift.

" Dans le comté de Cumberland, N.-E., la géologie de surface est, comme nous l'avons dit, extrêmement compliquée. Les glaciers qui ont recouvert cette région paraissent avoir été, en somme, tout à fait locaux ; ce fait est encore plus apparent ici qu'au Nouveau-Brunswick, et cela est naturel, la Nouvelle-Écosse ayant été autrefois complètement entourée d'eau. Des stries diversement orientées se présentent fréquemment au même point sur les pentes qui descendent des hauteurs de Cobequid au détroit de Northumberland, et il est difficile de dire dans quel sens s'est produit ici le mouvement dominant de la couche de glace. Les hautes terres de la route de Leicester et de Springhill paraissent avoir agi comme centre de déplacement du glacier ; mais les glaces flottantes ont dû jouer un rôle important dans le remaniement de la région côtière. Ces glaces flottantes, venant du détroit de Northumberland, paraissent avoir traversé l'isthme de Chignectou à peu près dans la direction du sud-ouest pour entrer dans la baie de Fundy ; mais dans le détroit même, à l'est de la baie Verte elles se déplaçaient suivant une ligne allant de n° 70° E. à E. C'est à elles que sont dus les puissants dépôts d'argile avec blocs qui recouvrent aujourd'hui les parties basses de la région. Outre les traces laissées par ces glaces, on en observe d'autres, probablement de date plus récente, qui ont été produites par un glacier ayant son centre de déplacement dans les hauteurs de Cobequid et coulant vers le nord en passant sur la région qui descend de là au détroit de Northumberland. A l'ouest de Springhill et au sud de Leicester, un autre glacier est descendu, dans la direction du sud et de l'ouest, vers la base des hauteurs de Cobequid et a dévié ici vers la baie de Fundy, c'est-à-dire vers le sud-ouest.

" Les traces laissées par les glaciers sur les collines de Cobequid elles-mêmes ne laissent pas que d'être très embrouillées. D'abord elles manquent presque partout sur le versant septentrional, où l'on ne trouve ni stries ni argile avec blocs, les surfaces rocheuses y étant tourmentées et déchiquetées et recouvertes seulement d'une mince couche de détritus des roches de la contrée. Il est clair qu'aucun grand glacier, descendant du nord, n'est venu buter contre le flanc septentrional de ces montagnes. Tous les vestiges laissés ici par les glaces prouvent que le déplacement s'est fait dans la direction du nord, c'est-à-dire suivant la pente naturelle de la surface. Du sommet, où le névé s'accumulait, la couche glacée s'est écoulée dans différentes directions, mais principalement vers le sud. La glaciation s'est produite très inégalement ; tantôt elle est très marquée, tantôt à peine perceptible. D'abondants détritus, enlevés aux montagnes de Cobequid, encombrent leurs pentes, et tout prouve que les forces érosives s'y sont exercées, à diverses époques, depuis la période carbonifère, sinon auparavant.

"Un phénomène relatif à la géologie de surface des hauteurs de Cobequid dont il est difficile de trouver l'explication, c'est la présence des blocs de grès et de conglomérat qui jonchent leur sommet et qui paraissent avoir été arrachés des dépôts carbonifères situés dans la direction du nord, ces terrains étant à 200 et même 400 pieds en contre-bas de la crête des montagnes*. Comme rien ne prouve qu'un glacier ni des glaces flottantes aient escaladé les hauteurs en question et que d'autre part, il est certain que des glaces, se déplaçant en sens divers, sont descendues dans la contrée située au pied de leur flanc septentrional, il est difficile, ou pour mieux dire impossible d'expliquer comment ces blocs ont pu être transportés dans leur position actuelle, si l'on admet que l'élévation relative de la plaine et des collines en question était, durant la période glaciaire, la même qu'aujourd'hui.

"Une hypothèse s'est présentée à notre esprit : c'est que les blocs en question ne sont autre chose que les restes de dépôts carbonifères, qui jadis auraient recouvert les les roches cristallines et qui auraient été presque complètement dénudées, tandis que les montagnes subissaient un soulèvement relativement plus considérable que la contrée voisine ; ces faits auraient eu lieu au commencement de l'époque glaciaire, ou même avant cette époque. Toutefois nous ne pouvons nous prononcer avant d'avoir poussé nos observations plus loin.

"La revision du nivellement des rivages de la mer pleistocène, exécutée l'été dernier, a mis au jour certains faits nouveaux touchant l'irrégularité du dernier grand soulèvement qui a affecté la région. Ce soulèvement paraît avoir été plus accentué dans le Nouveau-Brunswick que dans la Nouvelle-Écosse et plus marqué le long des reliefs que dans la plaine. Les hauteurs de Cobequid, par exemple, paraissent avoir été plus affectées que la région voisine du détroit de Northumberland, à en juger par l'élévation des terrasses marines et des anciens rivages datant de l'époque post-glaciaire. Des phénomènes analogues ont été observés au Nouveau-Brunswick.

"On rencontre des levées naturelles, des terrasses de sable et de gravier, etc., sur divers points du comté de Cumberland ; parmi les premières, la plus remarquable est le dos d'âne qui longe la rivière Hébert. Les terrasses du flanc oriental de la dépression où gît le lac Halfway paraissent être d'origine marine ; en ce cas la vallée de la rivière Hébert et la passe de Parrsboro', dans les montagnes de Cobequid, ont dû former un détroit durant l'abaissement qu'a subi la surface au cours de la période post-glaciaire. Les matériaux de ces terrasses, et ceux du dos d'âne cité plus haut, ont été déposés à cette époque, et ce dernier a pris la forme qu'il a aujourd'hui pendant que les terres se soulevaient de nouveau. Il a existé, sur la rivière Halfway, un lac post-glaciaire dont le lac de ce nom est le représentant très atténué ; il se déversait par la vallée de la rivière Hébert. Tous ces faits sont du plus haut intérêt, mais les études sont encore incomplètes.

"Nous avons poursuivi nos recherches sur l'abaissement qu'a subi le pays, vers le fond de la baie de Fundy durant la période actuelle, et recueilli sur ce sujet quelques faits nouveaux. Au quai d'Edgett's-Landing, construit à l'embouchure de la Petitcodiac, comté d'Albert, nous avons trouvé des souches en place à 38 pieds en contre-bas des plus hautes marées de morte-eau, soit à 19 pieds au-dessous du niveau de la marée moyenne. Elles plongent leurs racines dans un dépôt qui a dû constituer autrefois le sol d'une hauteur. Ce fait, rapproché des indices d'un soulèvement récent observé à Aulac, sur le chemin de fer Intercolonial, et au dock du fort Lawrence, sur le chemin de fer maritime de l'isthme de Chignectou (*voir* rapports antérieurs), ne permet pas de douter que cette contrée a subi un affaissement depuis le grand soulèvement des temps post-glaciaires.

"Au point de vue agricole, la région du Nouveau-Brunswick que nous avons explorée l'été dernier est à peu près la même que le bassin carbonifère de la province, dont il est question dans nos rapports antérieurs. On rencontre certains atterrissements très fertiles sur les bords de la Miramichi du sud-ouest et de ses tributaires, notamment la rivière du Remou et la Dungarvon. Dans les portions les plus larges de la vallée de la branche Sud-Ouest, comme à Indiantown, Blackville, Doaktown et Boiestown, on trouve de vastes étendues en prairies. Les terres hautes sont également très fertiles,

*Acadian Geology, 2e édition.

surtout le long des cours d'eau, et partout où l'égouttement est suffisant. Dans la région occupée par les terrains cambro-siluriens et carbonifères-inférieurs, qui sont encore recouverts par la forêt, il existe de grandes étendues de terres fertiles dont l'exploitation n'attend que l'établissement de voies de communication.

" Les plaines basses occupées par le carbonifère inférieur et les marais salés des diverses échancrures de la baie de Fundy, dans le comté de Westmoreland, N.-B., et dans le comté de Cumberland, N.-E., sont depuis longtemps reconnus comme les plus riches districts agricoles des provinces maritimes. Le pays est en grande partie défriché. On s'occupe actuellement d'améliorer les méthodes de culture, et l'influence de la ferme modèle de Nappan, commence à se faire sentir.

" Nous avons indiqué sur la carte, aussi exactement que possible, les forêts de la région explorée l'été dernier. Dans la contrée arrosée par la Miramichi du sud-ouest, et plus spécialement dans le bassin carbonifère, les feux de forêts ont détruit, depuis quelque soixante-quinze ans, une grande partie de la forêt primitive. Sur les hautes terres du nord-ouest, remplies par les formations pré-carbonifères, la forêt est encore debout ; ce sont des bois de haute futaie, où les conifères (épinettes, pins, etc.), ont été presque toutes abattues.

" Dans le comté de Cumberland, N.-E., la forêt primitive n'existe plus guère que que sur les montagnes de Cobequid. Ici elle est très dense et constituée par des bois francs entremêlés d'épinettes, de pins, de pruches, etc. Au nord du chemin de fer Intercolonial, entre les stations de Maccan et de Salt-Springs, ainsi que dans le pays situé à l'ouest des mines de Springhill et entre la rivière Hébert et la baie de Fundy, on trouve encore certains espaces où la forêt n'a pas été abattue.

" Les minéraux économiques observés durant la dernière campagne sont les suivants :—

" Argile tripoléenne ; on la trouve au lac de la Folie, au lac de la Fontaine et au lac Sutherland, dans les montagnes de Cobequid. Les dépôts des deux premières localités sont très importants, mais on n'a guère encore rien fait pour les utiliser. Ces gisements ont été décrit par le docteur R.-W. Ells dans le Rapport Annuel, vol. I, 1885, EE.

" Nous avons examiné à nouveau les dépôts de minerai de fer des marais *(paint-mine)* des environs de l'île Chaplin, sur la Miramichi du nord-ouest. (*Voir* Rapport Annuel, vol. III, 1887-88, partie N) Ce minerai paraît être en cours de formation ; certaines sources le déposent actuellement, en plusieurs endroits, sur les surfaces rocheuses de la côte. En arrière s'étendent des tourbières et des marécages, dont les matières organiques en décomposition fournissent des acides qui doivent jouer un rôle important dans la production du minerai. La peinture qu'on tire de cet oxyde de fer est, paraît-il, de bonne qualité.

" On a découvert, non loin de Harvey, comté d'Albert, N.-B., un manganèse des marais amorphe, semblable à celui qui se présente sur le ruisseau Weldon, et qui est mentionné dans le Compte Rendu sommaire de 1891, p. 36.

" Il existe des briqueteries aux environs d'Amherst ; à Oxford ; sur la Pugwash, à environ un demi-mille des moulins de Conn et sur la Wallace, près du pont du chemin de fer d'Oxford et Pictou. Les argiles à brique abondent sur divers points de la région.

" La galène argentifère et des pyrites de fer et de cuivre, renfermant, dit-on, des traces d'or, se présentent le long de la Miramichi du Nord-Ouest, entre l'embouchure de deux de ses affluents, la Tomogonops et la Petite-Rivière ; ces minerais se trouvent dans des ardoises cambro-siluriennes coupées par des couches quartzeuses fracturées. Leurs relations sont les mêmes que celles des pyrites et des galènes des environs de Bathurst, sur le côté sud de la baie des Chaleurs, et ils paraissent être de même nature que celles-ci.

" Ayant appris qu'on avait commencé l'exploration d'un gisement de houille récemment découvert dans l'est du comté de Gloucester, N.-B., sur la côte sud de la baie des Chaleurs, je me rendis sur les lieux vers la fin de la campagne. La houille affleure ici dans la côte d'un petit ruisseau, le long d'un chemin qui gagne au sud de Caraquet en Haut, et à environ quatre milles de ce village. Une tranchée, ouverte dans le talus, met à nu une couche de houille épaisse de 16 pouces et une autre plus mince au-dessus de celle-ci, les deux étant séparées par une cloison d'argile réfractaire. Un peu plus à l'est, on a percé un puits ; mais au moment où j'ai visité l'endroit ce puits était rempli

d'eau et je n'y ai pas vu le gîte. Toutefois, les ouvriers m'ont assuré que la couche est ici un peu plus épaisse qu'à l'endroit où je l'ai mesurée ; de plus le charbon déposé à la gueule du puits m'a paru de meilleure qualité que celui qu'on extrait de la tranchée, il est plus ferme et en morceaux plus gros. L'inclinaison de la couche est la même que celle des grès encaissants, soit de 5° à 10° E. ; aussi l'épaisseur de la roche qui la recouvre s'accroît-elle dans cette direction.

" Nous avons pris un certain nombre de photographies des stries glaciaires dont quelques-unes sont évidemment produites par des glaces flottantes. Nous en avons fait autant pour plusieurs anciens rivages de la mer pleistocène, ainsi que pour des tranchées pratiquées dans les dépôts de surface, et plus spécialement celle qui est destinée à recevoir le dock occidental du chemin de fer de Chignectou pour le transport des navires, et dans laquelle on aperçoit les restes d'une ancienne forêt.

" La campagne de 1892 a pris fin le 21 décembre. Le 25 de ce mois je rentrais à Ottawa ; M. Wilson était resté en arrière pour copier les registres des observations barométriques faites aux stations météorologiques de Frédéricton et de Chatham ; il arriva à Ottawa le 31 décembre.

Coût des explorations, y compris les appointements de M. Cochrane, $1,407.51.

M. Faribault partit d'Ottawa le 4 juin avec ordre de poursuivre les levés de détail entrepris depuis quelques années, et l'étude des terrains aurifères de la côte de l'Atlantique, à la Nouvelle-Écosse.

La région explorée par lui l'été dernier gît à l'ouest de celle qu'il avait étudiée en 1891 et s'étend, au nord-ouest de l'Intercolonial, de la rivière de Neuf-Milles à Bedford et jusqu'à l'Augmentation, à Central-Rawdon, à Newport, au Mont-Uniacke, au lac Pockwock et aux plaines de Hammond, couvrant ainsi une étendue de 190 milles carrés dans le comté de Hants et de 160 milles carrés dans le comté d'Halifax. En outre, M. Laberge, assistant de M. Faribault, a relevé, à l'odomètre, 180 milles de routes dans le comté d'Halifax et 35 milles dans le comté de Lunenburg. Ces levés serviront de lignes de raccordement pour les travaux de la prochaine campagne.

La région explorée est entièrement occupée par les roches aurifères du cambrien inférieur, qui prolongent ici, dans la direction du sud et du sud-est, les terrains similaires étudiés l'année dernière. Du côté nord, ces terrains sont recouverts, en stratification discordante, par les couches du carbonifère inférieur qui ont été examinées par M. H. Fletcher, et du côté ouest, ils aboutissent à l'éperon oriental extrême d'un grand amas de granit et de roches granitoïdes qui, croit-on, s'étend sans interruption jusqu'à la partie occidentale de la province.

M. Faribault a étudié dans tous leurs détails, les ondulations, (orientées est et ouest) qui affectent ces couches, et les a portées avec soin sur la carte, à cause de leurs relations intimes avec les dépôts aurifères. Il a suivi plus loin vers l'ouest celles de Haverley, d'Oldham et de Carroll's-Corner, dont il avait fait le relevé, l'année dernière jusqu'à la route de Beaver-Bank. La première traverse la route de Windsor un demi-mille au nord du point où celle-ci rencontre l'ancien chemin de Cobequid, l'ancien chemin des plaines d'Hammond à l'extrémité méridionale du lac des Sables et le chemin de Kearney, à l'extrémité supérieure du lac de Kearney au delà duquel elle frappe les granits. On a exploré dans cette distance un grand nombre de filons de quartz, notamment aux alentours du lac de Kearney où l'on a découvert un peu d'or.

Environ cinq milles et demi plus au nord se présente l'arête anticlinale du district aurifère d'Oldham qui s'abaisse et finit par disparaître trois milles à l'est de la mine. Du côté ouest l'axe de ce relief plonge si rapidement que, au pont de chemin de fer jeté sur le cours d'eau qui alimente le Grand-Lac, les quartzites aurifères du groupe inférieur sont entièrement recouvertes par les ardoises plombagineuses. Celles-ci constituent en cet endroit une zone large de près de trois milles et qui traverse la route de Windsor entre le bureau de poste d'Upper-Sackville et la bifurcation de cette route, soit un mille au sud du bureau de poste de Middle Sackville et vient buter contre les granits dans les plaines d'Hammond. On extrait des dalles et des ardoises à toiture des dépôts en question, à la station de Beaver-Bank. En cet endroit les couches offrent une attitude horizontale et des joints de dislocation verticaux, ce qui permet de débiter la roche sans

difficulté. L'arête anticlinale en question ne paraît avoir aucune valeur économique en dehors du district d'Oldham.

Celle de Carroll's-Corner se trouve deux milles au nord de la précédente. Elle rencontre le ruisseau de Keys un demi-mille en amont du pont de la route. On a fait ici, il y a quelques années, certains travaux de recherche sur deux ou trois filons aurifères. L'arête anticlinale, court de là vers l'ouest, traverse la Shubénacadie, sur les bords de laquelle elle est cachée par un étroit bassin du carbonifère inférieur, passe aux environs de la station d'Enfield, frappe le déversoir du Grand-Lac et la côte nord-ouest de celui-ci à l'embouchure du ruisseau des Roches (*Rocky Brook*), traverse le lac des Sables, l'extrémité septentrionale du lac Carré, puis la route de Windsor au lac Lewis et rencontre enfin la masse granitique au lac Pockwock. Cette ondulation des couches est en grande partie couverte par la forêt et par une épaisse couche de terre végétale ; c'est probablement ce qui y a entravé les explorations jusqu'à ce jour. Pourtant, il est hors de doute qu'on y découvrirait de riches filons aurifères, notamment entre le Grand-Lac et le lac Lewis.

Les ondulations qui suivent, du côté nord, sont cachées, à leur extrémité orientale, par le bassin du carbonifère inférieur de la Shubénacadie. Toutefois, il est très probable, que la première des arêtes anticlinales observées entre le district aurifère de South-Uniacke et la zone d'ardoises noires flanquant ce district au nord, n'est autre chose que le prolongement de l'une ou l'autre des ondulations observées immédiatement au sud du bassin carbonifère inférieur du haut cours de la Stewiacke. Contrairement à ce qui a lieu d'ordinaire, l'anticlinale de South-Uniacke présente sur son flanc méridional, et cela dans une distance de plus d'un quart de mille, une inclinaison très faible, tandis que les couches de son versant nord plongent presque verticalement. Le riche gisement connu sous le nom de *Hard Lead* qu'exploite M. Thompson dans ce district se trouve à 900 pieds au nord de l'axe du soulèvement. Cependant il est juste de remarquer qu'ici, comme dans le cas de presque tous les gîtes les plus productifs exploités dans la province, le filon se présente à la limite de courbure de l'arête anticlinale, ou plus exactement à l'endroit où l'inclinaison des couches soulevées, après avoir passé, de 0° qu'elle est au sommet, à une pente variant de 45° à 90°, reste uniforme sur une certaine distance. C'est pour la même raison que, lorsqu'on a affaire à des plissements aigus, les gîtes les plus riches se trouvent près du sommet du soulèvement, comme dans les districts de la rivière au Saumon, du Fifteen-Mile-Stream, de Killag, de Caribou, de Mooseland et dans la partie occidentale du district d'Oldham. Quand les ondulations sont larges et fuyantes, comme à Renfrew et dans l'est du district d'Oldham, c'est assez loin du sommet qu'il faut chercher les gisements les plus riches. L'anticlinale dont nous parlons semble disparaître à peu de distance à l'est du district aurifère de South-Uniacke ; mais, du côté ouest, il existe un grand nombre de filons de quartz occupant la surface jusqu'à la route de Windsor. L'ondulation rencontre cette route un quart de mille au nord de la frontière du comté et vient buter contre les granits à l'ouest du lac du Moulin-de-Lacy.

La zone d'ardoises noires, qui remplit la dépression séparant cette arête de la suivante, à un mille et trois quarts de largeur à l'endroit où la traverse la route de Renfrew, c'est-à-dire près de l'extrémité septentrionale du Grand-Lac ; plus à l'ouest, à l'établissement Eller, sur la route de Windsor, une ondulation peu accentuée amène à la surface une bande de roches trapéennes qui dédouble la zone ardoisière en deux bassins. Celui du sud, large de trois quarts de mille, atteint bientôt les granits sur le lac de l'Ouest, tandis que celui du nord, qui n'a que quelques centaines de pieds de largeur, disparaît sous les trapps avant d'atteindre la masse granitique.

Sur le côté nord du Grand-Lac, un quart de mille en amont de l'embouchure du ruisseau Annand, se présente un important gisement d'hématite rouge. Il se trouve dans un conglomérat du carbonifère inférieur, au contact de cette formation avec le bord méridional des ardoises ferrugineuses et plombagineuses que nous venons de décrire et dont il dérive. Le minerai en question est de même nature que celui qu'on exploite à Newton-Mills dans le comté de Colchester. On y a commencé récemment des travaux d'exploration, consistant en une galerie de 33 pieds de longueur, percée dans l'ardoise, et en plusieurs petites tranchées ouvertes dans le conglomérat. On ne rencontrera certainement pas le minerai dans les ardoises, mais il est à peu près sûr qu'il en existe des gîtes importants au contact de celles-ci avec le conglomérat.

Au nord de la zone ardoisière s'élève l'anticlinale du Mont-Uniacke. Son extrémité orientale a la forme d'un large dôme elliptique, sur le versant méridional duquel sont situées les mines d'or de Renfrew qu'on a exploitées pendant nombre d'années, mais où les opérations sont très peu actives pour le moment. Orientée vers l'ouest, cette arête de soulèvement passe au sud du lac McGrath ; à l'ouest de la route de Beaver-Bank, elle paraît avoir été affectée par une faille, les couches ayant éprouvé un relèvement qui se fait sentir jusqu'à environ un mille de son axe sur le versant méridional. A l'ouest de ce point, on trouve, sur son flanc sud, tous les gisements du district du Mont-Uniacke, si activement exploités autrefois. L'ondulation rencontre la route de Windsor dans une large tourbière, à mi-chemin entre la station du Mont-Uniacke et Lakeland, après quoi elle atteint bientôt les granits. C'est la plus importante de la région explorée, et la faille mentionnée plus haut devra être étudiée avec soin. Nous nous contenterons d'affirmer, quant à présent, que l'exploration des deux derniers districts aurifères cités, si elle était convenablement menée, amènerait certainement la découverte de nouveaux gisements et que l'exploitation de certains filons, arrêtée à peu de distance de la surface, pourrait aujourd'hui être poussée avantageusement en profondeur, grâce au progrès qu'ont fait, dans ces dernières années, les méthodes d'extraction et de traitement.

Les filons de quartz aurifères exploités sur une petite échelle à Rawdon-Est, il y a quelques années, paraissent se trouver dans un pli local et peu accentué que font les quartzites du groupe inférieur, non loin du bord méridional de la zone ardoisière de Rawdon. Cette localité n'a pas encore été étudiée à fond.

Environ trois milles et trois quarts au nord de l'anticlinale du Mont-Uniacke se présente la large zone ardoisière des collines de Rawdon. Du côté est cette zone s'étend jusqu'à l'établissement de Bar, où elle s'enfonce sous les dépôts du carbonifère inférieur. Dans la paroisse d'Upper-Rawdon, sur la route de Beaver-Bank, elle a une largeur de 5½ milles, entre l'établissement de Georges Wallace et l'Augmentation ; puis cette largeur descend à 4 milles entre le bureau de poste de Rawdon-Sud et Woodville. Dans la direction de l'ouest elle s'étend un peu au-delà d'Upper-Newport et du coteau de l'Ardoise où elle disparaît sous les gypses et les calcaires du carbonifère inférieur. Les roches qui la constituent sont identiques à celles de la série ardoisière (ardoises plombagineuses) du cambrien inférieur ; elles sont indubitablement au même horizon que celles-ci et, comme elles, recouvrent, en stratification concordante, le bord septentrional des quartzites du groupe inférieur. Certains corps trouvés dans les ardoises de la mine Northup, à Central-Rawdon, et qu'on avait cru être d'origine organique avaient donné à penser que ces dépôts étaient de date plus récente que le cambrien inférieur ; mais ces prétendues fossiles, dont M. H. Fletcher, en 1890, et M. Faribault, l'été dernier, ont fait d'abondantes collections, examinés au microscope par M. T.-C. Weston,* se sont trouvés n'être que les concrétions magnésiennes.

La zone ardoisière de Rawdon présente, à côté d'un bassin synclinal, un soulèvement à lignes anticlinales. Celui-ci passe un peu au nord de Central-Rawdon et, à Upper-Newport, son sommet est constitué par une étroite bande appartenant au groupe inférieur des quartzites ; cette bande est coupée par de nombreuses veines de quartz dont quelques-unes qu'on a explorées (un mille à l'ouest du bureau de poste d'Upper-Newport) sont aurifères. D'autres filons quartzeux très volumineux, de grande longueur et en grand nombre, coupent les ardoises à angle droit. Ceux qu'on a exploités si fructueusement à Central-Rawdon il y a quelques années et dans lesquels on a découvert des poches si riches en or, sont des veines formées, dans de véritables fissures, du produit de la désagrégation des ardoises aurifères voisines. Toutefois, il n'est pas probable que l'or soit uniformément distribué dans toute l'épaisseur de la formation ardoisière, ainsi qu'il l'est dans la série trapéenne ; en outre on n'y a encore découvert aucune particularité de structure qui puisse indiquer *à priori* la position des filons aurifères. Aussi les efforts des chercheurs ne se porteront jamais sur ces ardoises aussi activement que sur la série trappéenne, attendu que celle-ci a été dès longtemps étudiée avec soin par des ingénieurs familiers avec la structure particulière des districts aurifères de la Nouvelle-Écosse. Les ardoises de Rawdon se présentent au-dessous du carbonifère inférieur, qui les recouvrent en stratification discordante, tant à l'est qu'au nord et à l'ouest.

---

* Rapp. Ann. Comm. de Géol. du Can., 1890, p. 40 A ; Trans. N. S. Inst. Sci., Sec. 2, vol. I, p. 137.

" Le tableau ci-dessous, extrait des rapports publiés par le département des mines de la Nouvelle-Écosse, fait connaître le rendement de l'or, dans chacun des cinq districts examinés l'été dernier, pour les cinq années expirées au 31 décembre 1891.

District.	Commencement de l'exploitation.	Tonnes de roche broyée.	Teneur en or par tonne.	Rendement total en or.
			Oz.	Oz.
Uniacke-Sud*	1889	462	10·48	4,842
Mont-Uniacke	1866	7,573	0·46	3,503
Renfrew	1861	5,960	0·89	5,309
Rawdon-Est et Centre	1884	11,389	0·79	9,058
Total	.....	25,384	0·90	22,712

*Rendement d'octobre 1889 à novembre 1892.

Les chiffres de teneur moyenne en or inscrits ci-haut sont certes très satisfaisants quand on songe que, avec un outillage convenable, et une exploitation intelligente, on peut tirer d'assez bons profits d'une roche renfermant de 5 à 15 dwt. d'or à la tonne.

" La mine d'antimoine de West-Gore, exploitée de 1884 à 1890, était remplie d'eau au moment de notre visite, aussi n'en pouvons-nous presque rien dire. Le minerai le plus abondant de ce dépôt est la stibine, ou sulfure d'antimoine, ou encore antimoine gris; il est accompagné d'une faible quantité de kermésite, ou antimoine rouge, avec des traces d'antimoine natif. Le gîte est un filon quartzeux remplissant une fissure coupant les ardoises à angle droit, et offrant le même aspect que les filons aurifères de Central-Rawdon. Dans le rapport du département des mines de la Nouvelle-Écosse, année 1884, nous trouvons à ce sujet les notes suivantes : " Au cours de l'année dernière on a ouvert à Rawdon, comté de Hants, un riche dépôt de minerai d'antimoine. Le gîte a été atteint par deux puits, percés à quelque 120 pieds l'un de l'autre et d'une profondeur de 175 pieds, ainsi que par plusieurs galeries. Il a déjà été extrait du puits n° 1, 600 tonnes de minerai. Celui-ci, qui est un minerai gris, constitue un filon de quatre à dix-huit pouces de largeur dans une ardoise talqueuse. Les seules impuretés qu'il renferme sont du quartz et de calcite en faible quantité. M. H. Smith, qui l'a analysé, l'a trouvé presque chimiquement pur; de fait il n'y a reconnu que de faibles traces de matière étrangère. Cette découverte a donné lieu à d'autres recherches et il est assez probable qu'on trouvera des gisements semblables sur une grande étendue de la région en question. On rapporte qu'un minerai de même nature se présente à Upper-Stewiacke, à Melrose et à Trafalgar. Nous donnons plus bas un état des quantités de minerai expédiées de la mine en question depuis le commencement des opérations. Ce tableau est tiré des rapports du département des mines de la Nouvelle-Écosse :

Année.	Tonnes.
1884	600
1885	758
1886	645
1887	400
1888	308
1889	55
1890	26

" Nous avons remarqué une source salée un demi-mille à l'est de Renfrew; elle jaillit à la ligne de contact des roches du carbonifère inférieur et du cambrien inférieur.

" Au cours de l'été nous avons consacré un mois à reviser les relevés de certaines parties des comtés de Guysboro' et d'Halifax, étudiant plus à fond quelques points restés douteux et établissant, d'une façon plus exacte, la position de certaines ondulations anticlinales. Ce travail va nous permettre de compléter jusqu'à ce jour la carte (actuellement entre les mains du graveur) de cette partie de la province que nous étudions depuis dix ans.

" Comme les années passées, je n'ai eu qu'à me louer des services de mes assistants : MM. Archie Cameron et J.-McG. Cruikshank ont été en campagne pendant cinq mois et M. F.-C. Laberge, ingénieur civil, durant sept mois et demi.

" Les explorations de la saison, y compris le salaire de tous mes assistants, ont coûté $1,550.00.

M. Fletcher partit d'Ottawa le 23 juin pour aller reprendre l'exploration des comtés de Cumberland et de Hants, Nouvelle-Écosse. Il a eu pour assistants, MM. H. McLeod, D.-I.-V. Eaton et T.-S. McLean, qui l'ont accompagné durant six mois, outre M. W.-B. Almon, qui n'est resté en campagne que pendant six semaines.

Le district exploré dans le comté de Cumberland gît à l'ouest de celui dont parlent le Compte Rendu sommaire de l'an dernier et le rapport que M. Fletcher nous a adressé au printemps. Il embrasse toute la côte qui gît au nord du bassin des Mines, entre Parrsboro' et le cap Chignectou et à l'est du bassin de Cumberland, sur la frontière du bassin houiller de Cumberland. Les habitants des villages de la côte sont pour la plupart constructeurs de navires et marins. Sur le bassin de Cumberland on trouve les hameaux d'Eatonville, de Spicer's Cove, de la Rivière-aux-Pommes, de la Rivière-au-Sable, de Shulie et des Deux-Rivières, dont la principale industrie est l'exploitation des bois de construction. Quant à l'intérieur, sauf quelques établissements, comme celui de Salem, il est tout en forêts. La côte tout entière, les routes et un bon nombre des cours d'eau les plus importants de la région ont été relevés par M. Scott-Barlow et M. Walter McOuat, qui ont exploré les gisements houillers de la province, de 1871 à 1878. On trouvera un compte rendu de leurs opérations dans les rapports publiés par la Commission durant cette période, ainsi que dans la partie E du rapport de 1885.

Les formations géologiques relevées ici comprennent le trias, le permien, le carbonifère, le dévonien et des roches ignées analogues à celles qui se présentent sur le versant oriental des hauteurs de Cobequid. Le trias est principalement représenté par des amas de basaltes et d'amygdaloïdes, avec de petits dépôts des grès et des conglomérats rouges, tendres et friables particuliers à ces formations. Au sud des hauteurs apparaissent les terrains carbonifères, constituant de grands amas bouleversés qui descendent jusqu'au rivage, tandis que le versant septentrional des collines, et la côte nord du bassin de Cumberland sont occupés par les roches permiennes et carbonifères, en couches le plus souvent peu inclinées. Ces dépôts sont contigus à ceux qu'a observés sir William Logan et qu'il a décrits dans sa fameuse coupe géologique de Joggins.* La limite de ces deux séries ne paraît pas avoir encore été bien établie dans l'intérieur. Les sédiments dévoniens sont analogues à ceux que nous avons déjà trouvés associés avec des amas de trapp, de porphyre, de diorite, de syénite, de felsite et de felsite quartzifère : ce roches ignées, le plus souvent massives prennent parfois cependant la structure schisteuse. Quant aux roches dévoniennes elles sont ici plus chargées de silice, ou même vitrifiées, au contact de ces masses plutoniques, tout comme sur la Portapique et sur les autres cours d'eau de l'ouest. A Kirkhill nous avons trouvé des vestiges obscurs de plantes fossiles dans des schistes argileux noirâtres et dans des quartzites très analogues à celles de la série ferrifère de Londonderry ; ces couches, traversées par des filons de quartz et renfermant des paquets de limonite, sont associées à des schistes onctueux, tantôt gris pâle, tantôt vert olive. Nous avons encore observé, sur les bords de la Gréville, de beaux affleurements de quartzites veinées de quartz et d'ardoises contournées ; immédiatement à l'aval du premier barrage de ce cours d'eau, on rencontre des empreintes de plantes graphitisées rappelant les débris végétaux relevés sur la Portapique. Ces couches sont ici recouvertes, en stratification discordante, par un conglomérat de texture lâche, à fragments de quartzite rouge et d'autres roches, probablement d'origine dévonienne et ayant souvent plus de deux pieds de diamètre ; ce conglomérat est intercalé avec des masses lenticulaires de grès fin, friable, de couleur rouge et à l'état de brèche, tout comme il se présente dans certaines autres localités sur le versant nord des hauteurs.

Des restes fossiles exactement semblables aux précédents ont été découverts à West-Advocate, sur la côte, non loin du ruisseau McGahey. Ici, à l'étang du Moulin, on aperçoit des grès schisteux ridés, marqués d'empreintes assez vagues ressemblant à des débris de plantes carbonisées. Environ 165 yards à l'ouest de l'embouchure du ruisseau les restes de racines et de cordaïtes sont beaucoup plus abondants. A l'est du ruisseau McGahey les schistes portent des empreintes analogues à celles du *psilophyton* ; elles sont souvent ramifiées, mais nous n'avons pu en recueillir que de petits fragments, la roche étant très friable et coupée de nombreux joints de dislocation. Les quartzites veinées de quartz qui accompagnent les schistes argileux sont très chargées de matière

---

Rapp. des Opérat., Comm. de Géol. du Can. 1843.

plombagineuse déposée en couches rappelant, quoique très altérées, les lits de matière charbonneuse si souvent présents au sein des grès grossiers du carbonifère et constitués presque en entier par des cordaïtes. Plus à l'ouest, mais encore sur le rivage, les argilites et les grès schisteux viennent buter contre une brèche et une diorite épidotique massive et de couleur verdâtre, lesquelles font place à une syénite rouge et à une diorite grise intimement mélangées. La diorite porte d'abord quelques masses de syénite, puis, en gagnant vers l'ouest, la syénite acquiert la prépondérance, mais elle est chargé de paquets, de filons et de veines de diorites, les veines étant tantôt horizontales et tantôt verticales.

Des filons d'ankérite et du fer spéculaire, en filons et en poches, se présentent dans le ruisseau McGahey. Sur l'une des branches du ruisseau Mahoney, en un endroit où un mélange de brèche grise, de diorite et de syénite touche aux ardoises, celles-ci renferment des veines couleur de rouille dans lesquelles on observe de la calcite, de la baryte, du fer spéculaire et de la pyrite de fer. La syénite paraît couper les ardoises à la façon d'un dyke ; elle porte des grains de fer spéculaire aux environs de la ligne de contact et, en un certain point, on aperçoit un lit de syénite grossière formant cloison entre deux couches d'ardoise.

Sur la côte, immédiatement à l'est du ruisseau Henning, on trouve une pyrite de fer abondante, tantôt en cristaux, tantôt en aggrégats, au sein d'une ardoise encaissée dans une quartzite à l'état de brèche. Les veines ferrugineuses qui coupent les ardoises voisines portent des traces de pyrite de cuivre, et les quartzites blanchâtres des paquets de fer spéculaire. On a extrait, l'an dernier, plusieurs barils de pyrolusite de bonne qualité des roches dévoniennes qui affleurent sur la côte à Lower-Economy et qui rappellent à s'y méprendre les dépôts renfermant les gisements de manganèse du cap Tenny et d'Onslow-Est.

Environ 125 yards à l'ouest de l'embouchure du ruisseau Barkus, et non loin de la ligne de jonction du trias de West-Advocate avec le dévonien, on a découvert, dans la falaise, des fragments de gypse massif rougeâtre et des cristaux d'anhydrite associés avec un gypse poreux. Ces minéraux se trouvent en place sur la grève, à ce qu'on assure et représentent probablement un petit bassin isolé du carbonifère inférieur, analogue à celui du cap de Clarke. L'affleurement en question ne peut couvrir qu'une superficie de quelques pieds carrés, les ardoises dévoniennes se présentant partout dans les anfractuosités de la côte. Les roches carbonifères de l'île de Spencer sont des grès grossiers fracturés, de couleur rouge et des schistes argileux gris, accompagnés par des schistes calcaréo-bitumineux noirs, et parfois charbonneux ; cependant on n'a découvert aucun dépôt de houille de quelque importance dans ce bassin où, il faut le dire, les affleurements font défaut sur de vastes espaces.

Les dépôts qui occupent la côte du bassin de Cumberland, entre Eastville et Shulie, ont cela d'intéressant qu'ils sont le prolongement de ceux qui sont représentés dans la coupe donnée par sir Wm Logan. Aux environs d'Eatonville, les ardoises rouges du dévonien et les syénites sont recouvertes par un conglomérat à la surface duquel on a observé des stries glaciaires orientées sur N. 35° E. Des stries analogues se présentent sur les bords de la rivière au Sable. Sur le côté sud de l'anse de Spicer, on aperçoit une felsite quartzifère rouge, traversée par des dykes de diorite grise et renfermant des paquets de felsite noirâtre ; elle s'appuie contre une brèche à base d'épidote, et est recouverte, en stratification discordante, par un conglomérat tendre et de couleur rouge, à fragments de felsite et de diorite ; ce conglomérat constitue la falaise sur une certaine distance, puis s'éloigne de la côte dans la direction de l'est en suivant une dépression qui a l'air d'une importante faille. Le côté nord de cette faille est occupé par des schistes argileux tantôt gris foncé, tantôt gris pâle. Ces roches sont hautement polies ; elles portent de l'hématite entre leurs lits et sont coupées par un filon composé d'un mélange de calcite et de baryte. Les schistes sont très bouleversés, remplis de plantes carbonisées et renferment, outre une couche de houille épaisse de deux pouces, des souches d'arbres en place et de l'argile houillère. A l'embouchure du ruisseau qui tombe dans cette anse on voit des rochers à fleur d'eau ; ils sont constitués par un grès fin, de couleur grise, orienté sur S. 50° E. et plongeant très légèrement ; au-dessous se présente un grès rougeâtre ou brunâtre, à fausse stratification ou en couches régulières, et renfermant de petits amas de conglomérat gréseux. Au nord du ruisseau affleure un conglomérat fin, renfermant, parmi ses galets, quelques fragments de grès gris portant des plantes fossiles

et datant probablement de l'époque carbonifère. Une pointe rocheuse, située un peu plus loin, expose des grès grossiers, bruns et rougeâtres, intercalés avec des bandes de conglomérat fin, dont les assises atteignent jusqu'à dix pieds d'épaisseur. Ces grès, qui portent des empreintes de plantes carbonisées, occupent pendant quelque temps le rivage, orienté ici sur N. 32° E. A la pointe de Pudsey apparaît un grès gris, dont on extrait des pierres à meules ; il est recouvert, jusqu'à l'embouchure de la rivière aux Pommes, par une puissante assise de conglomérat. A l'est de ces affleurements on en rencontre d'autres offrant également un conglomérat gris ou rougeâtre, associé avec des lits de grès grossier fragmentaire, et plongeant par 114° < 2° ; cette attitude est aussi celle des depôts de la rive droite du cours d'eau en arrière de la grève. Les mêmes roches occupent les deux branches de la rivière aux Pommes ; ici quelques-uns des fragments des conglomérats sont constitués par un grès micacé gris et par un schiste argileux gris foncé, avec des morceaux de houille. Sur la branche orientale, en amont du moulin à scie de White, on rencontre de puissante couches de conglomérats dont les galets sont, pour la plupart, des fragments d'argilite dure et de quartzite ; quelques-uns cependant sont constitués par un grès micacé, schistoïde, tendre et gris verdâtre, rappelant le grès meulier ou les dépôts carbonifères.

De l'embouchure de la rivière aux Pommes à la pointe Hetty, la côte est remplie par des couches alternées de grès brunâtre, de conglomérat fin, tantôt rouge, tantôt verdâtre, de schiste argileux gris ou rouge et de grès meulier de couleur grise. Les grès rouges sont de beaucoup les plus abondants, puis viennent les grès gris ; quant aux schistes argileux, ils ont peu d'importance. Cette série est orientée sur 123° et dans une attitude très légèrement inclinée. De la pointe Hetty au ruisseau de Deux-Milles les falaises, à peine interrompues, exposent de nombreuses couches de conglomérat gris verdâtre intercalées dans un grès brun rouillé ; les mêmes roches se présentent sur la route de la rivière au Sable. Après cela les schistes argileux rouges deviennent plus abondants au sein des conglomérats et, sur un certain point, les couches plongent par 160° <50°. Immédiatement au sud de la rivière au Sable, les roches sont de même très inclinées, mais restent les mêmes jusqu'en un point situé au nord-est de la rivière, où les grès verdâtres et les conglomérats gris-rouillé s'enfoncent sous une puissante assise de schiste argileux rouge qui s'étend ensuite jusqu'à 450 yards en deça du moulin à scie. Les grès fragmentaires sont chargés de plantes de grande taille et prennent à l'air une teinte de rouille tout comme ceux des falaises situées au sud ouest de cette localité. Dans la direction de l'anse au Sable les schistes argileux rouges deviennent beaucoup plus abondants vers la base de la série ; mais les couches fragmentaires restent encore très importantes et sont accompagnées de nombreux lits de grès brun rouillé. Ceux-ci sont, par places, très fracturés, mais cela n'est peut-être dû qu'aux plissements des schistes recouvrant les grès gris, l'inclinaison générale de la formation étant peu accentuée. Les conglomérats gris observés sur le ruisseau de Fitzgibbon, près de Shulie, dont les galets atteignent jusqu'à 9 pouces de diamètre, sont identiques à ceux de la rivière aux Pommes ; ils reposent sur un mélange de schiste argileux rouge, de grès fin de couleur grise et de grès gris renfermant des galets sur certains points ; la direction de cette série est à peu près parallèle à celle du rivage. Du pont de la Shulie à l'embouchure de ce cours d'eau les couches se relèvent légèrement ; on y observe des schistes argileux rouges alternant avec des grès gris ou brun rouillé, chargés de galets sur divers points. Sur la pointe qui s'avance à l'ouest de l'embouchure on aperçoit des grès gris rouillé et gris verdâtre renfermant trois lits de schiste argileux rouge, épais de 18 pouces, puis la surface s'incline vers le ruisseau de Fitzgibbon.

Sur la Shulie, en aval de la route qui va de la rivière au Sable à la rivière Halfway, on rencontre un grès gris, ordinairement schistoïde et rarement à grandes parties, avec quelques couches de marne rouge ; le tout est orienté vers le sud et dans une attitude presque horizontale. Plus à l'aval, les grès schistoïdes plongent par 87° < 14° et, en approchant de la côte, ils font place à un conglomérat gris verdâtre. Nous avons observé, sur la route de la Halfway, à l'est du ruisseau de Jenks Meadow, de gros blocs de conglomérat verdâtre et gris, qui sont remplacés, aux approches de la ferme de Harrison, par d'autres provenant des conglomérats rouges sous-jacents.

Le grand cours d'eau passant à Deux-Rivières expose une belle coupe des roches qui se présentent au sud de Ragged-Reef. A la hauteur de la route on trouve de grands

affleurements d'un grès gris, parfois grossier, et que recouvrent des schistes argileux, gris-verdâtre ou gris-rougeâtre et orientés sur 197°<9°. A l'amont, des roches semblables, où le conglomérat domine, et portant des troncs d'arbres fossiles, s'étendent sur une distance de deux milles, soit jusqu'à un barrage près duquel affleure un grès gris rouillé orienté sur 290°<11°. La branche occidentale de la rivière Hébert et le ruisseau Atkinson exposent également des dépôts permiens. Sur ce dernier, non loin de son embouchure, ce sont des grès schistoïdes, gris rouillé et parfois fragmentaires, plongeant par 170°<8° et rappelant les roches du haut cours de la Maccan. Plus à l'amont l'inclinaison s'oriente vers le nord, et les roches observées sont des grès schistoïdes, gris, et des schistes argileux brunâtres avec quelques couches de grès grossier.

Grâce à l'obligeance de M. J.-R. Cowans nous avons pu nous procurer les plans complets des fouilles au moyen desquelles se fait actuellement l'exploitation des trois couches de houille de Springhill ; les niveaux des divers étages, les failles, etc., y sont indiqués, et ces renseignements permettent de compléter les recherches faites ici, il y a quelques années, par M. Scott Barlow et le docteur Ells. Les nouvelles galeries, les unes au nord et les autres au sud, n'ont pas encore dépassé les terrains explorés par M. Barlow, mais certains faits intéressants ont été relevés à mesure qu'on poussait les fouilles en profondeur. Les notes des sondages profonds exécutés dans ce bassin par MM. P. Fraser, James Baird et Wm. Hall, fourniront également des données précieuses pour l'étude de la structure géologique de la localité. Dans un ruisseau voisin de la station de Saltsprings, on aperçoit, à environ 1,000 pieds de la voie del'Intercolonial, une mince couche de houille sur laquelle on a percé un puits incliné de 150 pieds de profondeur. Le gîte offre, à la surface, une attitude verticale, mais il s'incline un peu plus loin à 66°, sa direction étant égale à 305°. En se rapprochant du chemin de fer la couche prend une inclinaison variable de 55° à 39°. A 45 pieds de profondeur, une galerie de traverse part du puits pour aboutir au ruisseau, et plus bas, une autre galerie, orientée sur nord-est, a été poussée à une distance considérable. La puissance de la couche n'est pas régulière ; mais on assure qu'en un certain point, elle n'est pas inférieure à 7 pieds.

La coupe exposée dans la côte du ruisseau est la suivante :

			Pieds.	Pouces.
1. Schiste argileux rouge, avec bandes de grès gris				
2. Schite charbonneux, avec cloison de houille			3	0
3. Schiste argileux verdâtre, friable, dépaisseur considérable				
4. Schiste argileux tendre, portant des racines fossiles			1	10
5. Schiste charbonneux, avec minces lits d'argile	0	6	4	9
6. Houille de bonne qualité	2	0		
7. Argile renfermant des racines	0	7		
8. Houille, avec quelques impuretés	1	8		
9. Argile houillère tendre.				

Quelques personnes supposent que cette couche houillère est la même que celle qu'on exploite à la mine de Sand-Run, ainsi que le long du chemin de fer de Springhill et Oxford (*voir* la carte de M. Barlow). Toutefois elle est ici plus puissante et les matériaux du toit ne sont pas les mêmes.

Le long du petit ruisseau qui passe environ un mille à l'est de la mine Styles et environ 100 verges à l'ouest de la route d'Economy, on observe deux couches de houille, espacées de dix pieds ; leur épaisseur est très variable et, suivant M. McCarthy, elles sont remplies d'impuretés ; en les mettant à nu récemment dans les fouilles appelées mine Stanley, on a trouvé que le gîte, plongeant à 45°, fournit une assise de bonne houille épaisse de dix pouces.

M. Eaton a consacré deux ou trois semaines à étudier la topographie du bassin houiller de Pictou ; son travail permettra d'ajouter plusieurs details intéressants à la grande carte de la région. Il a en outre relevé, à l'aide de l'odomètre, 320 milles de routes dans le comté de Hants, entre Maitland et Windsor, ainsi qu'au centre du comté. De leur côté MM. McLeod et McLean ont fait le relevé du ruisseau Ryan et d'un grand nombre d'autres cours d'eau aux environs de Shubenacadie et d'Elmsdale.

Les explorations de la saison, y compris les appointements des assistants, ont coûté $1,630.00.

CHIMIE ET MINÉRALOGIE.

M. Hoffmann nous adresse le rapport qui suit sur ces deux services :—

" Comme les années précédentes, les travaux exécutés au laboratoire de chimie, durant l'année expirée, ont porté presque exclusivement sur l'examen et l'analyse de certains minérais et de minéraux paraissant avoir une valeur économique quelconque, à savoir :—

1. Analyses de lignites, charbons lignitiques houilles et houilles anthraciteuses.
2. Analyses d'eaux naturelles—la plupart minérales.
3. Analyses de minerais de fer.
4. Analyses de nombreux minerais, provenant de la Nouvelle-Écosse, de la province d'Ontario et de la Colombie-Anglaise, pour nickel et cobalt.
5. Essai d'un grand nombre de minerais provenant de toutes les provinces, mais surtout de la Colombie-Anglaise, pour or et argent.
6. Examen de certaines argiles, pour déterminer leurs qualités au point de vue de la fabrication de la brique, des poteries et des terres cuites.
7. Examens divers, portant sur des calcaires, des schistes charbonneux et bitumineux, des marnes, des dépôts salins et d'autres substances non énumérées plus haut.

Nous avons reçu, pour examen, 697 échantillons de minéraux divers. Un grand nombre de ces échantillons nous ont été transmis de la main à la main, et dans un bon nombre de cas, nous avons pu donner, séance tenante, les renseignements demandés. Quand nous n'avons pas pu nous prononcer sur le champ, les renseignements ont été donnés par lettre. Nous avons ainsi écrit 271 lettres, dont 193 sont de vrais rapports, contenant les résultats de l'examen, de l'analyse où de l'essai d'un échantillon à nous soumis. Par contre il nous a été adressé 127 lettres.

" Durant l'année, un certain nombre de minéraux—presque tous ayant une valeur industrielle plus ou moins grande—ont été reconnus pour la première fois comme existant au Canada. Mentionnons entre autres : l'*aikenite*, sulfure de plomb, de bismuth et de cuivre ; l'*anglésite*, sulfate de plomb, contenant 68·3 pour 100 de ce métal ; la *calamine*, silicate de zinc hydraté, minerai précieux contenant 54·2 pour 100 de zinc ; la *cérussite* (cristallisée), minerai de plomb de couleur blanche, ou carbonate de plomb, riche minerai contenant 77·5 pour 100 de ce métal ; l'*euphyllite*, ou *géocronite*, sulfantimonite de plomb ; la *lépidolite*, silicate d'alumine de potasse et de lithine et enfin la *gyrargyrite*, ou argent rouge, minerai d'argent d'un rouge foncé, ou sulfantimonite d'argent qui contient 59·8 pour 100 d'argent. La plupart de ces minerais ont été soumis à l'analyse, nous donnerons les détails dans le rapport annuel.

M. R.-A.-A. Johnson s'est acquitté avec zèle et intelligence des travaux qui lui ont été confiés et nous a rendu de précieux services. Outre l'essai pour or et argent d'un grand nombre d'échantillons, il a fait l'analyse de nombreux minéraux et l'examen de substances diverses. M. F.-G.-Wait s'est occupé de l'analyse des eaux minérales, des eaux salées et des minerais de fer ; il a en outre établi la teneur en nickel des pyrrhotines qui nous avaient été soumises et fait des examens divers.

" Outre la rédaction du rapport annuel intitulé Analyses chimiques relatives à la Géologie du Canada, publié depuis, nous avons fait un index détaillé des collections minéralogiques du Musée ; ce travail est fait de telle sorte que, d'un coup d'œil, on peut y trouver le nom des localités où se présentent les gisements importants des minéraux économiques du pays.

" M. R.-L.-Broadbent m'a été d'un grand secours dans le travail relatif aux collections minéralogiques. Il a remanié et arrangé à nouveau toutes les vitrines renfermant les collections, de manière à y faire entrer un certain nombre d'espèces ou de variétés qui n'y étaient pas encore représentées ; il a aussi transporté, de l'une à l'autre, les échantillons de plusieurs vitrines de façon à les disposer dans un ordre plus régulier ; étiquetté et catalogué tous les échantillons reçus récemment et tenu toutes les collections en bon ordre.

" L'espace affecté à ces collections étant très restreint, nous avons eu beaucoup de difficulté à disposer d'une manière satisfaisante le groupe des minéraux économiques, et, s'il y a encore ici matière à amélioration, nous avons, au moins, tiré tout le parti possible de l'espace dont nous disposions. Cet espace est aujourd'hui entièrement occupé, et

les échantillons qui nous arrivent doivent être mis dans des tiroirs, c'est-à-dire hors de la portée des visiteurs.

" Les collections minéralogiques du Musée se sont enrichies, au cours de l'année, de quelque 300 échantillons, parmi lesquels il faut citer des spécimens de cinabre (précieux minerai de mercure) recueillis par M. E.-D. Ingall, sur le ruisseau du Cuivre (*Copper Creek*), lac de Kamloops, C.-A. Les échantillons ci-dessous ont été rapportés par les explorateurs de la Commission.

1. Bailey, le professeur L.-W.—
   (*a.*) Dix spécimens de stilbite, un de fer spéculaire disséminé dans la gangue ; un de martite ; deux de magnétite partiellement passée à la martite, trois de quartz blanc et violet et un de jaspe—le tout provenant de Digby-Neck, comté de Digby, N.-E.
   (*b.*) Un spécimen de magnétite et quatre d'ilménite. Le premier de Nictaux, comté d'Annapolis, et les autres de la pointe de Chegoggin, Yarmouth, N.-E.
2. Barlow, A.-E.:—
   Environ 40 échantillons de niccolite et de gersdorffite provenant du lot 12, rang III, township de Denison, district d'Algoma, Ont.
3. Brumell, H.-P.:—
   (*a.*) Pyrrhotine nickelifère provenant de la mine de Todd, trois milles au nord de St-Etienne, comté de Charlotte, N.-B.
   (*b.*) Pyrrhotine nickelifère provenant du filon de Ganong, Milltown, St-Etienne. comté de Charlotte, N.-B.
   (*c.*) Graphite du ruisseau Thorn, comté de King, N.-B.
   (*d.*) Graphite provenant de St-Jean, comté de St-Jean, N.-B.
   (*e.*) Ocre provenant de l'île Champlain, branche nord-ouest de la Miramichi, comté de Northumberland, N.-B.
   (*f.*) Howlite ; provenance, Newport, comté de Hants, N.-E.
   (*g.*) Calcite violette ; provenance, Markhamville, comté de King, N.-B.
   (*h.*) Manganite ; provenance, Quaco-Ouest, comté de St-Jean, N.-B.
   (*i.*) Manganèse des marais ; provenance, établissement Dawson, Hillsborough, comté d'Albert, N.-B.
   (*j.*) Limonite ; provenance, lac à la Tortue, comté de Champlain, province de Québec.
   (*k.*) Quartz aurifère ; provenance, lot 20, rang I, township de Belmont, comté de Peterborough, Ontario.
   (*l.*) Pierre à ciment hydraulique ; provenance, township de Thorold, comté de Welland, Ontario.
   (*m.*) Pierre à ciment hydraulique ; provenance, Limehouse, comté de Halton, Ontario.
   (*n.*) Pierre à ciment hydraulique ; provenance, Napanee-Mills, comté d'Addington, Ontario.
   (*o.*) Argile à poterie ; provenance, Hamilton, comté de Wentworth, Ontario.
   (*p.*) Molybdénite provenant du township de Hull, comté d'Ottawa, province de Québec.
4. Ells, le docteur R.-W.:—
   Chrysotile provenant du lot 11, rang VIII, township de Templeton, comté d'Ottawa, province de Québec.
5. Faribault, R.-L.:—
   Limonite remplaçant des cristaux de pyrite décomposée ; provenance, déchets des sables aurifères de Little-Ditton, comté de Compton, province de Québec.
6. Ingall, E.-D.:—
   (*a.*) Calcite, bleue et verte, provenant de la Grande-Chute, township de Bowman, comté d'Ottawa, province de Québec.
   (*b.*) Graphite dans une calcite, provenant de la même localité que ci-dessus.
   (*c.*) Fer spéculaire ; provenance, lot 11, rang VI, township de Portland, comté d'Ottawa, province de Québec.

compte pouvoir tirer environ 100 charges de wagons de chemins de fer du gisement de Saint-Ambroise et environ 40 charges de celui de la paroisse de Sainte-Elisabeth.

On a découvert un dépôt peu important d'argile tripoléenne sur les bords d'un petit lac qui git quelques milles au nord de Chertsey ; les habitants de l'endroit l'emploient pour peinturer leurs maisons.

Avant de rentrer à Ottawa, M. Giroux se rendit à Québec afin de se procurer des copies des plans des levés récemment exécutés dans le nord du comté de Berthier, puis il passa pa Vaudreuil et Rigaud où il fit certains levés dont avait besoin le docteur Ells.

Durant cette campagne, il a été levé à l'aide du micromètre et de la boussole, 235 milles de rivières, lacs et portages, et à l'aide de l'odomètre, 163 milles de routes.

M. Giroux est revenu à Ottawa le 22 novembre.

Coût des explorations, $1,053.09.

Le professeur Laflamme nous adresse le rapport suivant sur les observations que nous lui avions demandé de faire, durant la vacance de 1892, dans les comtés de Charlevoix et de Montmorency.

" J'ai consacré tous mes travaux à identifier et à localiser de prétendus dépôts cambro-siluriens qu'on m'avait dit exister dans les montagnes des comtés de Charlevoix et de Montmorency, ainsi que dans le voisinage du lac Saint-Jean.

" Mes recherches ont été absolument infructueuses. Ce qu'on avait pris pour des affleurements calcaires et ce dont on demandait l'examen à grands cris, était tout simplement des grès sombres, légèrement calcaires. De plus, dans mes longues recherches dans ces différents endroits, je n'ai jamais trouvé ces grès *in situ*. J'ai toujours eu a aire à des blocs détachés, quelquefois très volumineux, mais dont le mélange avec des débris morainiques de toute nature rendait impossible la détermination de l'origine.

" Il y a cependant à noter qu'en poursuivant mes travaux au sud du lac Saint-Jean, j'ai trouvé tout un ensemble de terrasses, parfaitement marquées, à 600 ou 700 pieds au-dessus du niveau actuel du lac. Je ne crois pas qu'on puisse voir là d'anciens rivages du lac Saint-Jean ; mais ces terrasses doivent plutôt leur origine à toute une série de petits lacs, placés au sud du grand, et dont les eaux ont fini par se frayer un chemin vers le grand lui-même. Il n'est pas rare de trouver, au centre de ces étages de terrasses, une flaque d'eau plus ou moins grande, qui constitue tout ce qui reste du lac d'autrefois.

" Après toute la série d'explorations que j'ai faites depui plusieurs années, à la recherche du cambro-silurien dans le massif des Laurentides, je pense pouvoir affirmer qu'il n'y a pas lieu de croire à l'existence de ces dépôts en d'autres endroits que les grandes dépressions hydrographiques dont les lacs Mistassini et Saint-Jean occupent le centre. Si ces dépôts ont existé ailleurs, ils ont dû être enlevés par l'érosion atmosphérique ou glaciaire.

" Je regrette d'avoir à vous donner d'aussi minces résultats. Mais j'ai cru devoir m'attacher surtout à rechercher toutes les assises possibles du cambro-silurien dans le territoire qui m'avait été assigné pour cela, à l'exclusion de tout le reste. Mes recherches n'ont pas abouti à la trouvaille qu'on pouvait espérer. Voilà tout."

Coût de l'exploration, $400.

M. Low, accompagné de M. A.-H.-D. Ross, partit d'Ottawa le 26 mai et atteignit le lac Saint-Jean le 30 du même mois.

Il prit immédiatement ici des arrangements pour faire transporter ses provisions au lac Mistassini ; mais les cours d'eau étant encore en pleine crue, le parti ne put se mettre en route pour sa destination avant le 13 juin.

On remonta d'abord l'Achouapmouchouan depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la Shegobiche, distance de 58 milles, puis cette dernière jusqu'au lac Shegobiche. De là un portage amena les explorateurs à un petit cours d'eau qui tombe dans l'extrémité méridionale du lac Achouapmouchouan. Cette partie du trajet, relevée au pas, fut reliée à ses deux extrémités au levé du tronc principal de la rivière exécuté par M. Richardson.*

*Rapp. des Opérat., Comm. de Géol. du Can., 1870-71.

La Shegobiche est un petit cours d'eau semé de nombreux rapides et de chutes, et que les canots sur charge ne peuvent parcourir que durant les hautes eaux.

A partir du lac Achouapmouchouan, on suivit la Nikaubau jusqu'à la hauteur des terres, et, pour se rendre de là au lac Mistassini, on traversa les lacs Obatagoman, Chibougamoo et Ouakiniche. On atteignit le poste de la compagnie de la Baie-d'Hudson, sur le lac Mistassini, le 29 juin. En route, on examina les formations géologiques et l'on fit une collection d'échantillons des roches huroniennes de la région, sans négliger les gisements pyriteux qui se présentent en abondance dans les ardoises vertes et les diorites du lac Chibougamoo. Arrivé au lac Mistassini, les quatre porteurs engagés au lac Saint-Jean furent congédiés.

Le 1er juillet M. Low se rendit à l'issue du lac Mistassini, et releva son itinéraire de ce point à l'embouchure de la Témiscami dans l'intention de relier le levé fait par M. J. Bignell, entre ce point et Bersimis, avec celui de MM. Richardson et McOuat qui part du lac Saint-Jean.

Revenu au poste le 6 juillet le parti se remit en route le lendemain sous la conduite d'un guide sauvage qui connaissait la piste conduisant au lac Kaouashagami, situé sur l'un des affluents de la grande rivière de l'Est. *(East-Main River).* Durant son séjour au lac Mistassini, M. Low fit une collection d'échantillons des divers dépôts calcaires qui s'y présentent.

Un levé au micromètre et à la boussole, partant du court portage qui passe entre le lac et la rivière de Rupert, fut prolongé jusqu'à l'embouchure de la grande rivière de l'Est, reliant ainsi le levé du lac Mistassini avec un point déterminé de position sur cette dernière, en 1890, par M. Ogilvie.

Quelques milles en aval du point où nos explorateurs l'atteignirent, la Rupert est séparée, par une grande île, en deux canaux qui ne se réunissent qu'environ 100 milles plus loin.

On suivit le bras oriental, dans la direction du nord, pendant une cinquantaine de milles, c'est-à-dire jusqu'au point où il s'incline à l'ouest pour se diriger vers l'autre bras. Dans cette distance, la rivière descend rapidement entre des côtes rocheuses peu élevées, et son cours est semé de nombreuses îles.

Laissant alors la Rupert, la route traverse la hauteur des terres et atteint le lac Kaouashagami en suivant plusieurs petits lacs séparés par des portages. Le déversoir du lac Kaouashagami amena ensuite le parti à la grande rivière de l'Est qui fut atteinte le 17 juillet. Par la route ci-dessus, la distance entre la Rupert et la grande rivière de l'Est est de 58 milles. La contrée traversée est âpre, stérile et jonchée de blocs de transport sans nombre. Les arbres qu'on y rencontre sont l'épinette noire, le mélèze, le pin des rochers, avec quelques bouleaux blancs et des trembles, tous de petite taille. La surface est semée de collines basses et arrondies disposées en chaînes et les dépressions sont remplies par des lacs de peu d'étendue qui occupent au moins un quart de la région.

M. Low remonta ensuite la grande rivière de l'Est pendant 40 milles, soit jusqu'au premier rapide qu'on rencontre en amont de l'embouchure de la Tshégami. De ce point il descendit le cours d'eau sur une distance de 308 milles, c'est-à-dire jusqu'à son embouchure qu'il atteignit le 13 août.

Dans son cours supérieur, cette rivière traverse une contrée presque unie où elle forme souvent des élargissements en forme de lacs remplis d'îles. Quelques-unes de ces îles sont très grandes, l'une d'elles a plus de 20 milles de longueur. C'est vis-à-vis du pied de cette île qu'aboutit la piste reliant la Rupert à la grande rivière de l'Est.

Dans les 100 derniers milles de son parcours, la rivière coule au fond d'une vallée peu profonde creusée dans des sables et des argiles stratifiés. Son volume est pour le moins égal à celui de l'Ottawa aux environs de la capitale fédérale et sa largeur moyenne est d'un tiers de mille. En plusieurs endroits son lit se resserre et elle se précipite alors en formant des chutes et des rapides violents. D'autres rapides moins importants s'y présentent à chaque pas et en somme c'est peut-être, de tous les cours d'eau qui tombent dans la baie d'Hudson, celui dont la navigation est le plus difficile.

Les roches relevées entre le lac Mistassini et la grande rivière de l'Est appartiennent toutes à l'horizon laurentien ; ce sont des gneiss syénitiques rouges et des gneiss micacés ou à base de mica et d'amphibole, les uns roses, les autres gris. Sur le haut cours de la grande rivière de l'Est les roches dominantes sont une pegmatite grossière d'un gris pâle

et un micaschiste noir qu'accompagne un gneiss micacéo-amphibolique rose. Plus à l'aval elles font place à une syénite gris-pâle et rose-pâle que suivent des schistes chloritiques et amphiboliques altérés d'un gris foncé, associés à une diorite et à un schiste micacé gris-sombre, chargé, par places, de fragments arrondis de syénite qui le font passer au conglomérat. Toute cette série rappelle, à s'y méprendre, les roches observées au nord du lac Huron. A leur contact avec les diorites, les schistes verts sont très chargés de pyrite et les diorites elles-mêmes renferment une forte proportion de ce minéral. En plusieurs endroits, on trouve de fortes masses de pyrite presque pure ; quelques échantillons rapportés par M. Low sont actuellement entre les mains de M. Hoffmann qui va en faire l'analyse.

La bande décrite plus haut, ou d'autres analogues, traverse et retraverse la rivière de place en place, dans une distance près de 200 milles, la direction des couches ne différant que légèrement de celles du cours d'eau. Des syénites et des gneiss laurentiens du type ordinaire remplissent les intervalles entre les dépôts huroniens.

M. Low consacra quelques jours à faire le relevé de la côte de la baie au nord de la Grande-Rivière de l'Est, mais le temps étant très mauvais et les embarcations dont il disposait insuffisantes, il dut bientôt rénoncer à l'entreprise. De l'embouchure de la grande rivière le parti gagna Rupert-House dans un bateau appartenant à la compagnie de la Baie-d'Hudson. Au poste, on trouva l'embarcation envoyée par la Commission, et les explorateurs y prirent passage pour se rendre à Moose-Factory. De ce point les explorateurs remontèrent la Missinabi jusqu'au chemin de fer du Pacifique et rentrèrent à Ottawa le 21 septembre. M. Ross rapportait toute une collection des plantes rencontrées durant l'été. Elles ont été examinés par le professeur Macoun. Toutes étaient déjà connues, mais on sait maintenant que l'aire d'expansion de certaines espèces est beaucoup plus étendue qu'on ne le croyait.

Les effets de campement, etc., fournis par la Commission de Géologie pour l'exploration ci-dessus sont actuellement à Ottawa, sauf la grande embarcation et son gréement qui ont été laissés à Moose-Factory.

Coût de l'exploration, $2,030.12.

M. Chalmers partit d'Ottawa avec son assistant, M. W.-J. Wilson, le 17 mai pour continuer ses études sur la géologie de surface du Nouveau-Brunswick. Le 26 mai, M. Kenneth-C. Cochrane, élève de l'université McGill, rejoignit M. Chalmers à Moncton, N.-B., en qualité de deuxième assistant.

Les travaux de la campagne ont porté sur deux districts distincts, l'un dans l'est et le centre de la province, situé entre les 42e et 47e degrés de latitude nord d'une part et entre les 65e et 66e degrés de longitude ouest d'autre part. Il comprend une partie des comtés de Kent et de Northumberland, et la portion orientale du comté d'York (feuilles n°s 2 S.-E. et 2 S.-O. de la carte du Nouveau-Brunswick). Le deuxième district comprend la plus grande partie des comtés de Westmoreland et d'Albert, N.-B., et le comté de Cumberland, N.-E.. ; il gît entre 45° 30' et 46° 15' de latitude nord et 63° 45' et 64° 45' de longitude ouest. (Feuille n° 4, N.-O.)

Ce travail est la suite des études entreprises depuis quelques années. Le parti d'exploration commença par l'examen des dépôts de surface de la portion occidentale de la feuille n° 2, S.-E., dans la vallée de la Miramichi du sud-ouest. MM. Wilson et Cochrane firent le levé des chemins tandis que M. Chalmers explorait, en canot, la Miramichi et ses tributaires, c'est-à-dire la rivière du Remou, la Dungarvon et la rivière de Cain. MM. Wilson et Cochrane se trouvèrent ainsi occupés jusqu'au 14 juin, et M. Chalmers un peu plus longtemps. De là ils se rendirent dans l'est du Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Écosse pour terminer l'exploration de la région comprise dans la feuille n° 4 N.-O. La géologie de surface de ce district étant très compliquée, et les routes à relever très nombreuses, ce travail ne put être mené à bonne fin avant le 15 septembre. Le 10 de ce mois, M. Chalmers avait repris le chemin d'Ottawa, tandis que MM. Wilson et Cochrane établissaient l'élévation de quelques anciens rivages de l'époque pleistocène et de certaines terrasses marines rencontrés, les unes au Nouveau-Brunswick, les autres dans le nord-ouest de la Nouvelle-Écosse. On voulait par là établir plus exactement la limite supérieure des dépôts marins de la période post-tertiaire

et déterminer des points de repère auxquels devront être rapportées les observations barométriques de la campagne. Le parti se rendit alors sur le cours supérieur de la Miramichi du sud-ouest et commença l'exploration de la feuille n° 2 S.-O., dans la partie orientale du comté d'York, N.-B. On étudia ici, jusqu'au 14 novembre, la région traversée par le *Canada Eastern Railway* et la Nashwaak. Puis on examina certaines localités situées sur les chemins de fer du nord-ouest de la Nouvelle-Ecosse ainsi que certains coteaux de gravier et quelques terrasses marines.

M. Chalmers nous adresse le rapport ci-dessous :

"Le résultat de la campagne est du plus haut intérêt. Pour ce qui est du Nouveau-Brunswick, nous n'avons guère accru les connaissances déjà acquises sur les dépôts pleistocènes, nos études ayant eu pour objet principal la revision des observations faites précédemment. Nous avons tâché d'établir, avec plus d'exactitude que nous ne l'avions encore fait, le mode de dispersion des blocs de transport qui s'y rencontrent. Ainsi nous sommes allés jusqu'à compter les cailloux roulés gisant dans les diverses parties du bassin carbonifère de la région, notant tous ceux dont le diamètre est supérieur à trois pouces et indiquant dans nos notes la nature de la roche qui les constitue. Dans bien des cas le résultat ainsi obtenu est très différent de celui auquel on arrive par les méthodes ordinaires d'observation :

"Ainsi étudiés en détail, les stries glaciaires et les phénomènes relatifs aux dépôts de transport s'accordent pour démontrer que le centre de déplacement des matières détritiques s'est trouvé dans les portions les plus élevées du Nouveau-Brunswick. Nous avons pu ainsi établir que le glacier pleistocène, partant de la ligne de faîte qui sépare le fleuve Saint-Jean de la Miramichi du sud-ouest, s'est écoulé à la fois vers le sud-est et vers le nord-est, ce que corrobore au reste la distribution du drift.

"Dans le comté de Cumberland, N.-E., la géologie de surface est, comme nous l'avons dit, extrêmement compliquée. Les glaciers qui ont recouvert cette région paraissent avoir été, en somme, tout à fait locaux ; ce fait est encore plus apparent ici qu'au Nouveau-Brunswick, et cela est naturel, la Nouvelle-Écosse ayant été autrefois complètement entourée d'eau. Des stries diversement orientées se présentent fréquemment au même point sur les pentes qui descendent des hauteurs de Cobequid au détroit de Northumberland, et il est difficile de dire dans quel sens s'est produit ici le mouvement dominant de la couche de glace. Les hautes terres de la route de Leicester et de Springhill paraissent avoir agi comme centre de déplacement du glacier ; mais les glaces flottantes ont dû jouer un rôle important dans le remaniement de la région côtière. Ces glaces flottantes, venant du détroit de Northumberland, paraissent avoir traversé l'isthme de Chignectou à peu près dans la direction du sud-ouest pour entrer dans la baie de Fundy ; mais dans le détroit même, à l'est de la baie Verte elles se déplaçaient suivant une ligne allant de n° 70° E. à E. C'est à elles que sont dus les puissants dépôts d'argile avec blocs qui recouvrent aujourd'hui les parties basses de la région. Outre les traces laissées par ces glaces, on en observe d'autres, probablement de date plus récente, qui ont été produites par un glacier ayant son centre de déplacement dans les hauteurs de Cobequid et coulant vers le nord en passant sur la région qui descend de là au détroit de Northumberland. A l'ouest de Springhill et au sud de Leicester, un autre glacier est descendu, dans la direction du sud et de l'ouest, vers la base des hauteurs de Cobequid et a dévié ici vers la baie de Fundy, c'est-à-dire vers le sud-ouest.

"Les traces laissées par les glaciers sur les collines de Cobequid elles-mêmes ne laissent pas que d'être très embrouillées. D'abord elles manquent presque partout sur le versant septentrional, où l'on ne trouve ni stries ni argile avec blocs, les surfaces rocheuses y étant tourmentées et déchiquetées et recouvertes seulement d'une mince couche de détritus des roches de la contrée. Il est clair qu'aucun grand glacier, descendant du nord, n'est venu buter contre le flanc septentrional de ces montagnes. Tous les vestiges laissés ici par les glaces prouvent que le déplacement s'est fait dans la direction du nord, c'est-à-dire suivant la pente naturelle de la surface. Du sommet, où le névé s'accumulait, la couche glacée s'est écoulée dans différentes directions, mais principalement vers le sud. La glaciation s'est produite très inégalement ; tantôt elle est très marquée, tantôt à peine perceptible. D'abondants détritus, enlevés aux montagnes de Cobequid, encombrent leurs pentes, et tout prouve que les forces érosives s'y sont exercées, à diverses époques, depuis la période carbonifère, sinon auparavant.

"Un phénomène relatif à la géologie de surface des hauteurs de Cobequid dont il est difficile de trouver l'explication, c'est la présence des blocs de grès et de conglomérat qui jonchent leur sommet et qui paraissent avoir été arrachés des dépôts carbonifères situés dans la direction du nord, ces terrains étant à 200 et même 400 pieds en contre-bas de la crête des montagnes*. Comme rien ne prouve qu'un glacier ni des glaces flottantes aient escaladé les hauteurs en question et que d'autre part, il est certain que des glaces, se déplaçant en sens divers, sont descendues dans la contrée située au pied de leur flanc septentrional, il est difficile, ou pour mieux dire impossible d'expliquer comment ces blocs ont pu être transportés dans leur position actuelle, si l'on admet que l'élévation relative de la plaine et des collines en question était, durant la période glaciaire, la même qu'aujourd'hui.

"Une hypothèse s'est présentée à notre esprit : c'est que les blocs en question ne sont autre chose que les restes de dépôts carbonifères, qui jadis auraient recouvert les les roches cristallines et qui auraient été presque complètement dénudées, tandis que les montagnes subissaient un soulèvement relativement plus considérable que la contrée voisine ; ces faits auraient eu lieu au commencement de l'époque glaciaire, ou même avant cette époque. Toutefois nous ne pouvons nous prononcer avant d'avoir poussé nos observations plus loin.

"La revision du nivellement des rivages de la mer pleistocène, exécutée l'été dernier, a mis au jour certains faits nouveaux touchant l'irrégularité du dernier grand soulèvement qui a affecté la région. Ce soulèvement paraît avoir été plus accentué dans le Nouveau-Brunswick que dans la Nouvelle-Écosse et plus marqué le long des reliefs que dans la plaine. Les hauteurs de Cobequid, par exemple, paraissent avoir été plus affectées que la région voisine du détroit de Northumberland, à en juger par l'élévation des terrasses marines et des anciens rivages datant de l'époque post-glaciaire. Des phénomènes analogues ont été observés au Nouveau-Brunswick.

"On rencontre des levées naturelles, des terrasses de sable et de gravier, etc., sur divers points du comté de Cumberland ; parmi les premières, la plus remarquable est le dos d'âne qui longe la rivière Hébert. Les terrasses du flanc oriental de la dépression où gît le lac Halfway paraissent être d'origine marine ; en ce cas la vallée de la rivière Hébert et la passe de Parrsboro', dans les montagnes de Cobequid, ont dû former un détroit durant l'abaissement qu'a subi la surface au cours de la période post-glaciaire. Les matériaux de ces terrasses, et ceux du dos d'âne cité plus haut, ont été déposés à cette époque, et ce dernier a pris la forme qu'il a aujourd'hui pendant que les terres se soulevaient de nouveau. Il a existé, sur la rivière Halfway, un lac post-glaciaire dont le lac de ce nom est le représentant très atténué ; il se déversait par la vallée de la rivière Hébert. Tous ces faits sont du plus haut intérêt, mais les études sont encore incomplètes.

"Nous avons poursuivi nos recherches sur l'abaissement qu'a subi le pays, vers le fond de la baie de Fundy durant la période actuelle, et recueilli sur ce sujet quelques faits nouveaux. Au quai d'Edgett's-Landing, construit à l'embouchure de la Petitcodiac, comté d'Albert, nous avons trouvé des souches en place à 38 pieds en contre-bas des plus hautes marées de morte-eau, soit à 19 pieds au-dessous du niveau de la marée moyenne. Elles plongent leurs racines dans un dépôt qui a dû constituer autrefois le sol d'une hauteur. Ce fait, rapproché des indices d'un soulèvement récent observé à Aulac, sur le chemin de fer Intercolonial, et au dock du fort Lawrence, sur le chemin de fer maritime de l'isthme de Chignectou (*voir* rapports antérieurs), ne permet pas de douter que cette contrée a subi un affaissement depuis le grand soulèvement des temps post-glaciaires.

"Au point de vue agricole, la région du Nouveau-Brunswick que nous avons explorée l'été dernier est à peu près la même que le bassin carbonifère de la province, dont il est question dans nos rapports antérieurs. On rencontre certains atterrissements très fertiles sur les bords de la Miramichi du sud-ouest et de ses tributaires, notamment la rivière du Remou et la Dungarvon. Dans les portions les plus larges de la vallée de la branche Sud-Ouest, comme à Indiantown, Blackville, Doaktown et Boiestown, on trouve de vastes étendues en prairies. Les terres hautes sont également très fertiles,

*Acadian Geology, 2e édition.

surtout le long des cours d'eau, et partout où l'égouttement est suffisant. Dans la région occupée par les terrains cambro-siluriens et carbonifères-inférieurs, qui sont encore recouverts par la forêt, il existe de grandes étendues de terres fertiles dont l'exploitation n'attend que l'établissement de voies de communication.

" Les plaines basses occupées par le carbonifère inférieur et les marais salés des diverses échancrures de la baie de Fundy, dans le comté de Westmoreland, N.-B., et dans le comté de Cumberland, N.-E., sont depuis longtemps reconnus comme les plus riches districts agricoles des provinces maritimes. Le pays est en grande partie défriché. On s'occupe actuellement d'améliorer les méthodes de culture, et l'influence de la ferme modèle de Nappan, commence à se faire sentir.

" Nous avons indiqué sur la carte, aussi exactement que possible, les forêts de la région explorée l'été dernier. Dans la contrée arrosée par la Miramichi du sud-ouest, et plus spécialement dans le bassin carbonifère, les feux de forêts ont détruit, depuis quelque soixante-quinze ans, une grande partie de la forêt primitive. Sur les hautes terres du nord-ouest, remplies par les formations pré-carbonifères, la forêt est encore debout ; ce sont des bois de haute futaie, où les conifères (épinettes, pins, etc.), ont été presque toutes abattues.

" Dans le comté de Cumberland, N.-E., la forêt primitive n'existe plus guère que que sur les montagnes de Cobequid. Ici elle est très dense et constituée par des bois francs entremêlés d'épinettes, de pins, de pruches, etc. Au nord du chemin de fer Intercolonial, entre les stations de Maccan et de Salt-Springs, ainsi que dans le pays situé à l'ouest des mines de Springhill et entre la rivière Hébert et la baie de Fundy, on trouve encore certains espaces où la forêt n'a pas été abattue.

" Les minéraux économiques observés durant la dernière campagne sont les suivants :—

" Argile tripoléenne ; on la trouve au lac de la Folie, au lac de la Fontaine et au lac Sutherland, dans les montagnes de Cobequid. Les dépôts des deux premières localités sont très importants, mais on n'a guère encore rien fait pour les utiliser. Ces gisements ont été décrit par le docteur R.-W. Ells dans le Rapport Annuel, vol. I, 1885, EE.

" Nous avons examiné à nouveau les dépôts de minerai de fer des marais *(paint-mine)* des environs de l'île Chaplin, sur la Miramichi du nord-ouest. (*Voir* Rapport Annuel, vol. III, 1887-88, partie N) Ce minerai paraît être en cours de formation ; certaines sources le déposent actuellement, en plusieurs endroits, sur les surfaces rocheuses de la côte. En arrière s'étendent des tourbières et des marécages, dont les matières organiques en décomposition fournissent des acides qui doivent jouer un rôle important dans la production du minerai. La peinture qu'on tire de cet oxyde de fer est, paraît-il, de bonne qualité.

" On a découvert, non loin de Harvey, comté d'Albert, N.-B., un manganèse des marais amorphe, semblable à celui qui se présente sur le ruisseau Weldon, et qui est mentionné dans le Compte Rendu sommaire de 1891, p. 36.

" Il existe des briqueteries aux environs d'Amherst ; à Oxford ; sur la Pugwash, à environ un demi-mille des moulins de Conn et sur la Wallace, près du pont du chemin de fer d'Oxford et Pictou. Les argiles à brique abondent sur divers points de la région.

" La galène argentifère et des pyrites de fer et de cuivre, renfermant, dit-on, des traces d'or, se présentent le long de la Miramichi du Nord-Ouest, entre l'embouchure de deux de ses affluents, la Tomogonops et la Petite-Rivière ; ces minerais se trouvent dans des ardoises cambro-siluriennes coupées par des couches quartzeuses fracturées. Leurs relations sont les mêmes que celles des pyrites et des galènes des environs de Bathurst, sur le côté sud de la baie des Chaleurs, et ils paraissent être de même nature que celles-ci.

" Ayant appris qu'on avait commencé l'exploration d'un gisement de houille récemment découvert dans l'est du comté de Gloucester, N.-B., sur la côte sud de la baie des Chaleurs, je me rendis sur les lieux vers la fin de la campagne. La houille affleure ici dans la côte d'un petit ruisseau, le long d'un chemin qui gagne au sud de Caraquet en Haut, et à environ quatre milles de ce village. Une tranchée, ouverte dans le talus, met à nu une couche de houille épaisse de 16 pouces et une autre plus mince au-dessus de celle-ci, les deux étant séparées par une cloison d'argile réfractaire. Un peu plus à l'est, on a percé un puits ; mais au moment où j'ai visité l'endroit ce puits était rempli

d'eau et je n'y ai pas vu le gîte. Toutefois, les ouvriers m'ont assuré que la couche est ici un peu plus épaisse qu'à l'endroit où je l'ai mesurée ; de plus le charbon déposé à la gueule du puits m'a paru de meilleure qualité que celui qu'on extrait de la tranchée, il est plus ferme et en morceaux plus gros. L'inclinaison de la couche est la même que celle des grès encaissants, soit de 5° à 10° E. ; aussi l'épaisseur de la roche qui la recouvre s'accroît-elle dans cette direction.

" Nous avons pris un certain nombre de photographies des stries glaciaires dont quelques-unes sont évidemment produites par des glaces flottantes. Nous en avons fait autant pour plusieurs anciens rivages de la mer pleistocène, ainsi que pour des tranchées pratiquées dans les dépôts de surface, et plus spécialement celle qui est destinée à recevoir le dock occidental du chemin de fer de Chignectou pour le transport des navires, et dans laquelle on aperçoit les restes d'une ancienne forêt.

" La campagne de 1892 a pris fin le 21 décembre. Le 25 de ce mois je rentrais à Ottawa ; M. Wilson était resté en arrière pour copier les registres des observations barométriques faites aux stations météorologiques de Frédéricton et de Chatham ; il arriva à Ottawa le 31 décembre.

Coût des explorations, y compris les appointements de M. Cochrane, $1,407.51.

M. Faribault partit d'Ottawa le 4 juin avec ordre de poursuivre les levés de détail entrepris depuis quelques années, et l'étude des terrains aurifères de la côte de l'Atlantique, à la Nouvelle-Écosse.

La région explorée par lui l'été dernier gît à l'ouest de celle qu'il avait étudiée en 1891 et s'étend, au nord-ouest de l'Intercolonial, de la rivière de Neuf-Milles à Bedford et jusqu'à l'Augmentation, à Central-Rawdon, à Newport, au Mont-Uniacke, au lac Pockwock et aux plaines de Hammond, couvrant ainsi une étendue de 190 milles carrés dans le comté de Hants et de 160 milles carrés dans le comté d'Halifax. En outre, M. Laberge, assistant de M. Faribault, a relevé, à l'odomètre, 180 milles de routes dans le comté d'Halifax et 35 milles dans le comté de Lunenburg. Ces levés serviront de lignes de raccordement pour les travaux de la prochaine campagne.

La région explorée est entièrement occupée par les roches aurifères du cambrien inférieur, qui prolongent ici, dans la direction du sud et du sud-est, les terrains similaires étudiés l'année dernière. Du côté nord, ces terrains sont recouverts, en stratification discordante, par les couches du carbonifère inférieur qui ont été examinées par M. H. Fletcher, et du côté ouest, ils aboutissent à l'éperon oriental extrême d'un grand amas de granit et de roches granitoïdes qui, croit-on, s'étend sans interruption jusqu'à la partie occidentale de la province.

M. Faribault a étudié dans tous leurs détails, les ondulations, (orientées est et ouest) qui affectent ces couches, et les a portées avec soin sur la carte, à cause de leurs relations intimes avec les dépôts aurifères. Il a suivi plus loin vers l'ouest celles de Haverley, d'Oldham et de Carroll's-Corner, dont il avait fait le relevé, l'année dernière jusqu'à la route de Beaver-Bank. La première traverse la route de Windsor un demi-mille au nord du point où celle-ci rencontre l'ancien chemin de Cobequid, l'ancien chemin des plaines d'Hammond à l'extrémité méridionale du lac des Sables et le chemin de Kearney, à l'extrémité supérieure du lac de Kearney au delà duquel elle frappe les granits. On a exploré dans cette distance un grand nombre de filons de quartz, notamment aux alentours du lac de Kearney où l'on a découvert un peu d'or.

Environ cinq milles et demi plus au nord se présente l'arête anticlinale du district aurifère d'Oldham qui s'abaisse et finit par disparaître trois milles à l'est de la mine. Du côté ouest l'axe de ce relief plonge si rapidement que, au pont de chemin de fer jeté sur le cours d'eau qui alimente le Grand-Lac, les quartzites aurifères du groupe inférieur sont entièrement recouvertes par les ardoises plombagineuses. Celles-ci constituent en cet endroit une zone large de près de trois milles et qui traverse la route de Windsor entre le bureau de poste d'Upper-Sackville et la bifurcation de cette route, soit un mille au sud du bureau de poste de Middle Sackville et vient buter contre les granits dans les plaines d'Hammond. On extrait des dalles et des ardoises à toiture des dépôts en question, à la station de Beaver-Bank. En cet endroit les couches offrent une attitude horizontale et des joints de dislocation verticaux, ce qui permet de débiter la roche sans

difficulté. L'arête anticlinale en question ne paraît avoir aucune valeur économique en dehors du district d'Oldham.

Celle de Carroll's-Corner se trouve deux milles au nord de la précédente. Elle rencontre le ruisseau de Keys un demi-mille en amont du pont de la route. On a fait ici, il y a quelques années, certains travaux de recherche sur deux ou trois filons aurifères. L'arête anticlinale, court de là vers l'ouest, traverse la Shubénacadie, sur les bords de laquelle elle est cachée par un étroit bassin du carbonifère inférieur, passe aux environs de la station d'Enfield, frappe le déversoir du Grand-Lac et la côte nord-ouest de celui-ci à l'embouchure du ruisseau des Roches (*Rocky Brook*), traverse le lac des Sables, l'extrémité septentrionale du lac Carré, puis la route de Windsor au lac Lewis et rencontre enfin la masse granitique au lac Pockwock. Cette ondulation des couches est en grande partie couverte par la forêt et par une épaisse couche de terre végétale ; c'est probablement ce qui y a entravé les explorations jusqu'à ce jour. Pourtant, il est hors de doute qu'on y découvrirait de riches filons aurifères, notamment entre le Grand-Lac et le lac Lewis.

Les ondulations qui suivent, du côté nord, sont cachées, à leur extrémité orientale, par le bassin du carbonifère inférieur de la Shubénacadie. Toutefois, il est très probable, que la première des arêtes anticlinales observées entre le district aurifère de South-Uniacke et la zone d'ardoises noires flanquant ce district au nord, n'est autre chose que le prolongement de l'une ou l'autre des ondulations observées immédiatement au sud du bassin carbonifère inférieur du haut cours de la Stewiacke. Contrairement à ce qui a lieu d'ordinaire, l'anticlinale de South-Uniacke présente sur son flanc méridional, et cela dans une distance de plus d'un quart de mille, une inclinaison très faible, tandis que les couches de son versant nord plongent presque verticalement. Le riche gisement connu sous le nom de *Hard Lead* qu'exploite M. Thompson dans ce district se trouve à 900 pieds au nord de l'axe du soulèvement. Cependant il est juste de remarquer qu'ici, comme dans le cas de presque tous les gîtes les plus productifs exploités dans la province, le filon se présente à la limite de courbure de l'arête anticlinale, ou plus exactement à l'endroit où l'inclinaison des couches soulevées, après avoir passé, de 0° qu'elle est au sommet, à une pente variant de 45° à 90°, reste uniforme sur une certaine distance. C'est pour la même raison que, lorsqu'on a affaire à des plissements aigus, les gîtes les plus riches se trouvent près du sommet du soulèvement, comme dans les districts de la rivière au Saumon, du Fifteen-Mile-Stream, de Killag, de Caribou, de Mooseland et dans la partie occidentale du district d'Oldham. Quand les ondulations sont larges et fuyantes, comme à Renfrew et dans l'est du district d'Oldham, c'est assez loin du sommet qu'il faut chercher les gisements les plus riches. L'anticlinale dont nous parlons semble disparaître à peu de distance à l'est du district aurifère de South-Uniacke ; mais, du côté ouest, il existe un grand nombre de filons de quartz occupant la surface jusqu'à la route de Windsor. L'ondulation rencontre cette route un quart de mille au nord de la frontière du comté et vient buter contre les granits à l'ouest du lac du Moulin-de-Lacy.

La zone d'ardoises noires, qui remplit la dépression séparant cette arête de la suivante, à un mille et trois quarts de largeur à l'endroit où la traverse la route de Renfrew, c'est-à-dire près de l'extrémité septentrionale du Grand-Lac ; plus à l'ouest, à l'établissement Eller, sur la route de Windsor, une ondulation peu accentuée amène à la surface une bande de roches trapéennes qui dédouble la zone ardoisière en deux bassins. Celui du sud, large de trois quarts de mille, atteint bientôt les granits sur le lac de l'Ouest, tandis que celui du nord, qui n'a que quelques centaines de pieds de largeur, disparaît sous les trapps avant d'atteindre la masse granitique.

Sur le côté nord du Grand-Lac, un quart de mille en amont de l'embouchure du ruisseau Annand, se présente un important gisement d'hématite rouge. Il se trouve dans un conglomérat du carbonifère inférieur, au contact de cette formation avec le bord méridional des ardoises ferrugineuses et plombagineuses que nous venons de décrire et dont il dérive. Le minerai en question est de même nature que celui qu'on exploite à Newton-Mills dans le comté de Colchester. On y a commencé récemment des travaux d'exploration, consistant en une galerie de 33 pieds de longueur, percée dans l'ardoise, et en plusieurs petites tranchées ouvertes dans le conglomérat. On ne rencontrera certainement pas le minerai dans les ardoises, mais il est à peu près sûr qu'il en existe des gîtes importants au contact de celles-ci avec le conglomérat.

Au nord de la zone ardoisière s'élève l'anticlinale du Mont-Uniacke. Son extrémité orientale a la forme d'un large dôme elliptique, sur le versant méridional duquel sont situées les mines d'or de Renfrew qu'on a exploitées pendant nombre d'années, mais où les opérations sont très peu actives pour le moment. Orientée vers l'ouest, cette arête de soulèvement passe au sud du lac McGrath ; à l'ouest de la route de Beaver-Bank, elle paraît avoir été affectée par une faille, les couches ayant éprouvé un relèvement qui se fait sentir jusqu'à environ un mille de son axe sur le versant méridional. A l'ouest de ce point, on trouve, sur son flanc sud, tous les gisements du district du Mont-Uniacke, si activement exploités autrefois. L'ondulation rencontre la route de Windsor dans une large tourbière, à mi-chemin entre la station du Mont-Uniacke et Lakeland, après quoi elle atteint bientôt les granits. C'est la plus importante de la région explorée, et la faille mentionnée plus haut devra être étudiée avec soin. Nous nous contenterons d'affirmer, quant à présent, que l'exploration des deux derniers districts aurifères cités, si elle était convenablement menée, amènerait certainement la découverte de nouveaux gisements et que l'exploitation de certains filons, arrêtée à peu de distance de la surface, pourrait aujourd'hui être poussée avantageusement en profondeur, grâce au progrès qu'ont fait, dans ces dernières années, les méthodes d'extraction et de traitement.

Les filons de quartz aurifères exploités sur une petite échelle à Rawdon-Est, il y a quelques années, paraissent se trouver dans un pli local et peu accentué que font les quartzites du groupe inférieur, non loin du bord méridional de la zone ardoisière de Rawdon. Cette localité n'a pas encore été étudiée à fond.

Environ trois milles et trois quarts au nord de l'anticlinale du Mont-Uniacke se présente la large zone ardoisière des collines de Rawdon. Du côté est cette zone s'étend jusqu'à l'établissement de Bar, où elle s'enfonce sous les dépôts du carbonifère inférieur. Dans la paroisse d'Upper-Rawdon, sur la route de Beaver-Bank, elle a une largeur de 5½ milles, entre l'établissement de Georges Wallace et l'Augmentation ; puis cette largeur descend à 4 milles entre le bureau de poste de Rawdon-Sud et Woodville. Dans la direction de l'ouest elle s'étend un peu au-delà d'Upper-Newport et du coteau de l'Ardoise où elle disparaît sous les gypses et les calcaires du carbonifère inférieur. Les roches qui la constituent sont identiques à celles de la série ardoisière (ardoises plombagineuses) du cambrien inférieur ; elles sont indubitablement au même horizon que celles-ci et, comme elles, recouvrent, en stratification concordante, le bord septentrional des quartzites du groupe inférieur. Certains corps trouvés dans les ardoises de la mine Northup, à Central-Rawdon, et qu'on avait cru être d'origine organique avaient donné à penser que ces dépôts étaient de date plus récente que le cambrien inférieur ; mais ces prétendues fossiles, dont M. H. Fletcher, en 1890, et M. Faribault, l'été dernier, ont fait d'abondantes collections, examinés au microscope par M. T.-C. Weston,* se sont trouvés n'être que les concrétions magnésiennes.

La zone ardoisière de Rawdon présente, à côté d'un bassin synclinal, un soulèvement à lignes anticlinales. Celui-ci passe un peu au nord de Central-Rawdon et, à Upper-Newport, son sommet est constitué par une étroite bande appartenant au groupe inférieur des quartzites ; cette bande est coupée par de nombreuses veines de quartz dont quelques-unes qu'on a explorées (un mille à l'ouest du bureau de poste d'Upper-Newport) sont aurifères. D'autres filons quartzeux très volumineux, de grande longueur et en grand nombre, coupent les ardoises à angle droit. Ceux qu'on a exploités si fructueusement à Central-Rawdon il y a quelques années et dans lesquels on a découvert des poches si riches en or, sont des veines formées, dans de véritables fissures, du produit de la désagrégation des ardoises aurifères voisines. Toutefois, il n'est pas probable que l'or soit uniformément distribué dans toute l'épaisseur de la formation ardoisière, ainsi qu'il l'est dans la série trapéenne ; en outre on n'y a encore découvert aucune particularité de structure qui puisse indiquer *à priori* la position des filons aurifères. Aussi les efforts des chercheurs ne se porteront jamais sur ces ardoises aussi activement que sur la série trappéenne, attendu que celle-ci a été dès longtemps étudiée avec soin par des ingénieurs familiers avec la structure particulière des districts aurifères de la Nouvelle-Écosse. Les ardoises de Rawdon se présentent au-dessous du carbonifère inférieur, qui les recouvrent en stratification discordante, tant à l'est qu'au nord et à l'ouest.

---

* Rapp. Ann. Comm. de Géol. du Can., 1890, p. 40 A ; Trans. N. S. Inst. Sci., Sec. 2, vol. I, p. 137.

" Le tableau ci-dessous, extrait des rapports publiés par le département des mines de la Nouvelle-Écosse, fait connaître le rendement de l'or, dans chacun des cinq districts examinés l'été dernier, pour les cinq années expirées au 31 décembre 1891.

District.	Commencement de l'exploitation.	Tonnes de roche broyée.	Teneur en or par tonne.	Rendement total en or.
			Oz.	Oz.
Uniacke-Sud*	1889	462	10·48	4,842
Mont-Uniacke	1866	7,573	0·46	3,503
Renfrew	1861	5,960	0·89	5,309
Rawdon-Est et Centre	1884	11,389	0·79	9,058
Total		25,384	0·90	22,712

*Rendement d'octobre 1889 à novembre 1892.

Les chiffres de teneur moyenne en or inscrits ci-haut sont certes très satisfaisants quand on songe que, avec un outillage convenable, et une exploitation intelligente, on peut tirer d'assez bons profits d'une roche renfermant de 5 à 15 dwt. d'or à la tonne.

" La mine d'antimoine de West-Gore, exploitée de 1884 à 1890, était remplie d'eau au moment de notre visite, aussi n'en pouvons-nous presque rien dire. Le minerai le plus abondant de ce dépôt est la stibine, ou sulfure d'antimoine, ou encore antimoine gris; il est accompagné d'une faible quantité de kermésite, ou antimoine rouge, avec des traces d'antimoine natif. Le gîte est un filon quartzeux remplissant une fissure coupant les ardoises à angle droit, et offrant le même aspect que les filons aurifères de Central-Rawdon. Dans le rapport du département des mines de la Nouvelle-Écosse, année 1884, nous trouvons à ce sujet les notes suivantes : " Au cours de l'année dernière on a ouvert à Rawdon, comté de Hants, un riche dépôt de minerai d'antimoine. Le gîte a été atteint par deux puits, percés à quelque 120 pieds l'un de l'autre et d'une profondeur de 175 pieds, ainsi que par plusieurs galeries. Il a déjà été extrait du puits n° 1 600 tonnes de minerai. Celui-ci, qui est un minerai gris, constitue un filon de quatre à dix-huit pouces de largeur dans une ardoise talqueuse. Les seules impuretés qu'il renferme sont du quartz et de calcite en faible quantité. M. H. Smith, qui l'a analysé, l'a trouvé presque chimiquement pur; de fait il n'y a reconnu que de faibles traces de matière étrangère. Cette découverte a donné lieu à d'autres recherches et il est assez probable qu'on trouvera des gisements semblables sur une grande étendue de la région en question. On rapporte qu'un minerai de même nature se présente à Upper-Stewiacke, à Melrose et à Trafalgar. Nous donnons plus bas un état des quantités de minerai expédiées de la mine en question depuis le commencement des opérations. Ce tableau est tiré des rapports du département des mines de la Nouvelle-Écosse :

Année.	Tonnes.
1884	600
1885	758
1886	645
1887	400
1888	308
1889	55
1890	26

" Nous avons remarqué une source salée un demi-mille à l'est de Renfrew; elle jaillit à la ligne de contact des roches du carbonifère inférieur et du cambrien inférieur.

" Au cours de l'été nous avons consacré un mois à reviser les relevés de certaines parties des comtés de Guysboro' et d'Halifax, étudiant plus à fond quelques points restés douteux et établissant, d'une façon plus exacte, la position de certaines ondulations anticlinales. Ce travail va nous permettre de compléter jusqu'à ce jour la carte (actuellement entre les mains du graveur) de cette partie de la province que nous étudions depuis dix ans.

" Comme les années passées, je n'ai eu qu'à me louer des services de mes assistants : MM. Archie Cameron et J.-McG. Cruikshank ont été en campagne pendant cinq mois et M. F.-C. Laberge, ingénieur civil, durant sept mois et demi.

" Les explorations de la saison, y compris le salaire de tous mes assistants, ont coûté $1,550.00.

M. Fletcher partit d'Ottawa le 23 juin pour aller reprendre l'exploration des comtés de Cumberland et de Hants, Nouvelle-Écosse. Il a eu pour assistants, MM. H. McLeod, D.-I.-V. Eaton et T.-S. McLean, qui l'ont accompagné durant six mois, outre M. W.-B. Almon, qui n'est resté en campagne que pendant six semaines.

Le district exploré dans le comté de Cumberland gît à l'ouest de celui dont parlent le Compte Rendu sommaire de l'an dernier et le rapport que M. Fletcher nous a adressé au printemps. Il embrasse toute la côte qui gît au nord du bassin des Mines, entre Parrsboro' et le cap Chignectou et à l'est du bassin de Cumberland, sur la frontière du bassin houiller de Cumberland. Les habitants des villages de la côte sont pour la plupart constructeurs de navires et marins. Sur le bassin de Cumberland on trouve les hameaux d'Eatonville, de Spicer's Cove, de la Rivière-aux-Pommes, de la Rivière-au-Sable, de Shulie et des Deux-Rivières, dont la principale industrie est l'exploitation des bois de construction. Quant à l'intérieur, sauf quelques établissements, comme celui de Salem, il est tout en forêts. La côte tout entière, les routes et un bon nombre des cours d'eau les plus importants de la région ont été relevés par M. Scott-Barlow et M. Walter McOuat, qui ont exploré les gisements houillers de la province, de 1871 à 1878. On trouvera un compte rendu de leurs opérations dans les rapports publiés par la Commission durant cette période, ainsi que dans la partie E du rapport de 1885.

Les formations géologiques relevées ici comprennent le trias, le permien, le carbonifère, le dévonien et des roches ignées analogues à celles qui se présentent sur le versant oriental des hauteurs de Cobequid. Le trias est principalement représenté par des amas de basaltes et d'amygdaloïdes, avec de petits dépôts des grès et des conglomérats rouges, tendres et friables particuliers à ces formations. Au sud des hauteurs apparaissent les terrains carbonifères, constituant de grands amas bouleversés qui descendent jusqu'au rivage, tandis que le versant septentrional des collines, et la côte nord du bassin de Cumberland sont occupés par les roches permiennes et carbonifères, en couches le plus souvent peu inclinées. Ces dépôts sont contigus à ceux qu'a observés sir William Logan et qu'il a décrits dans sa fameuse coupe géologique de Joggins.* La limite de ces deux séries ne paraît pas avoir encore été bien établie dans l'intérieur. Les sédiments dévoniens sont analogues à ceux que nous avons déjà trouvés associés avec des amas de trapp, de porphyre, de diorite, de syénite, de felsite et de felsite quartzifère : ces roches ignées, le plus souvent massives, prennent parfois cependant la structure schisteuse. Quant aux roches dévoniennes elles sont ici plus chargées de silice, ou même vitrifiées, au contact de ces masses plutoniques, tout comme sur la Portapique et sur les autres cours d'eau de l'ouest. A Kirkhill nous avons trouvé des vestiges obscurs de plantes fossiles dans des schistes argileux noirâtres et dans des quartzites très analogues à celles de la série ferrifère de Londonderry ; ces couches, traversées par des filons de quartz et renfermant des paquets de limonite, sont associées à des schistes onctueux, tantôt gris pâle, tantôt vert olive. Nous avons encore observé, sur les bords de la Gréville, de beaux affleurements de quartzites veinées de quartz et d'ardoises contournées ; immédiatement à l'aval du premier barrage de ce cours d'eau, on rencontre des empreintes de plantes graphitisées rappelant les débris végétaux relevés sur la Portapique. Ces couches sont ici recouvertes, en stratification discordante, par un conglomérat de texture lâche, à fragments de quartzite rouge et d'autres roches, probablement d'origine dévonienne et ayant souvent plus de deux pieds de diamètre ; ce conglomérat est intercalé avec des masses lenticulaires de grès fin, friable, de couleur rouge et à l'état de brèche, tout comme il se présente dans certaines autres localités sur le versant nord des hauteurs.

Des restes fossiles exactement semblables aux précédents ont été découverts à West-Advocate, sur la côte, non loin du ruisseau McGahey. Ici, à l'étang du Moulin, on aperçoit des grès schisteux ridés, marqués d'empreintes assez vagues ressemblant à des débris de plantes carbonisées. Environ 165 yards à l'ouest de l'embouchure du ruisseau les restes de racines et de cordaïtes sont beaucoup plus abondants. A l'est du ruisseau McGahey les schistes portent des empreintes analogues à celles du *psilophyton* ; elles sont souvent ramifiées, mais nous n'avons pu en recueillir que de petits fragments, la roche étant très friable et coupée de nombreux joints de dislocation. Les quartzites veinées de quartz qui accompagnent les schistes argileux sont très chargées de matière

---

Rapp. des Opérat., Comm. de Géol. du Can. 1843.

plombagineuse déposée en couches rappelant, quoique très altérées, les lits de matière charbonneuse si souvent présents au sein des grès grossiers du carbonifère et constitués presque en entier par des cordaïtes. Plus à l'ouest, mais encore sur le rivage, les argilites et les grès schisteux viennent buter contre une brèche et une diorite épidotique massive et de couleur verdâtre, lesquelles font place à une syénite rouge et à une diorite grise intimement mélangées. La diorite porte d'abord quelques masses de syénite, puis, en gagnant vers l'ouest, la syénite acquiert la prépondérance, mais elle est chargé de paquets, de filons et de veines de diorites, les veines étant tantôt horizontales et tantôt verticales.

Des filons d'ankérite et du fer spéculaire, en filons et en poches, se présentent dans le ruisseau McGahey. Sur l'une des branches du ruisseau Mahoney, en un endroit où un mélange de brèche grise, de diorite et de syénite touche aux ardoises, celles-ci renferment des veines couleur de rouille dans lesquelles on observe de la calcite, de la baryte, du fer spéculaire et de la pyrite de fer. La syénite paraît couper les ardoises à la façon d'un dyke ; elle porte des grains de fer spéculaire aux environs de la ligne de contact et, en un certain point, on aperçoit un lit de syénite grossière formant cloison entre deux couches d'ardoise.

Sur la côte, immédiatement à l'est du ruisseau Henning, on trouve une pyrite de fer abondante, tantôt en cristaux, tantôt en aggrégats, au sein d'une ardoise encaissée dans une quartzite à l'état de brèche. Les veines ferrugineuses qui coupent les ardoises voisines portent des traces de pyrite de cuivre, et les quartzites blanchâtres des paquets de fer spéculaire. On a extrait, l'an dernier, plusieurs barils de pyrolusite de bonne qualité des roches dévoniennes qui affleurent sur la côte à Lower-Economy et qui rappellent à s'y méprendre les dépôts renfermant les gisements de manganèse du cap Tenny et d'Onslow-Est.

Environ 125 yards à l'ouest de l'embouchure du ruisseau Barkus, et non loin de la ligne de jonction du trias de West-Advocate avec le dévonien, on a découvert, dans la falaise, des fragments de gypse massif rougeâtre et des cristaux d'anhydrite associés avec un gypse poreux. Ces minéraux se trouvent en place sur la grève, à ce qu'on assure et représentent probablement un petit bassin isolé du carbonifère inférieur, analogue à celui du cap de Clarke. L'affleurement en question ne peut couvrir qu'une superficie de quelques pieds carrés, les ardoises dévoniennes se présentant partout dans les anfractuosités de la côte. Les roches carbonifères de l'île de Spencer sont des grès grossiers fracturés, de couleur rouge et des schistes argileux gris, accompagnés par des schistes calcaréo-bitumineux noirs, et parfois charbonneux ; cependant on n'a découvert aucun dépôt de houille de quelque importance dans ce bassin où, il faut le dire, les affleurements font défaut sur de vastes espaces.

Les dépôts qui occupent la côte du bassin de Cumberland, entre Eastville et Shulie, ont cela d'intéressant qu'ils sont le prolongement de ceux qui sont représentés dans la coupe donnée par sir Wm Logan. Aux environs d'Eatonville, les ardoises rouges du dévonien et les syénites sont recouvertes par un conglomérat à la surface duquel on a observé des stries glaciaires orientées sur N. 35° E. Des stries analogues se présentent sur les bords de la rivière au Sable. Sur le côté sud de l'anse de Spicer, on aperçoit une felsite quartzifère rouge, traversée par des dykes de diorite grise et renfermant des paquets de felsite noirâtre ; elle s'appuie contre une brèche à base d'épidote, et est recouverte, en stratification discordante, par un conglomérat tendre et de couleur rouge, à fragments de felsite et de diorite ; ce conglomérat constitue la falaise sur une certaine distance, puis s'éloigne de la côte dans la direction de l'est en suivant une dépression qui a l'air d'une importante faille. Le côté nord de cette faille est occupé par des schistes argileux tantôt gris foncé, tantôt gris pâle. Ces roches sont hautement polies ; elles portent de l'hématite entre leurs lits et sont coupées par un filon composé d'un mélange de calcite et de baryte. Les schistes sont très bouleversés, remplis de plantes carbonisées et renferment, outre une couche de houille épaisse de deux pouces, des souches d'arbres en place et de l'argile houillère. A l'embouchure du ruisseau qui tombe dans cette anse on voit des rochers à fleur d'eau ; ils sont constitués par un grès fin, de couleur grise, orienté sur S. 50 E. et plongeant très légèrement ; au-dessous se présente un grès rougeâtre ou brunâtre, à fausse stratification ou en couches régulières, et renfermant de petits amas de conglomérat gréseux. Au nord du ruisseau affleure un conglomérat fin, renfermant, parmi ses galets, quelques fragments de grès gris portant des plantes fossiles

et datant probablement de l'époque carbonifère. Une pointe rocheuse, située un peu plus loin, expose des grès grossiers, bruns et rougeâtres, intercalés avec des bandes de conglomérat fin, dont les assises atteignent jusqu'à dix pieds d'épaisseur. Ces grès, qui portent des empreintes de plantes carbonisées, occupent pendant quelque temps le rivage, orienté ici sur N. 32° E. A la pointe de Pudsey apparaît un grès gris, dont on extrait des pierres à meules ; il est recouvert, jusqu'à l'embouchure de la rivière aux Pommes, par une puissante assise de conglomérat. A l'est de ces affleurements on en rencontre d'autres offrant également un conglomérat gris ou rougeâtre, associé avec des lits de grès grossier fragmentaire, et plongeant par 114° < 2° ; cette attitude est aussi celle des depôts de la rive droite du cours d'eau en arrière de la grève. Les mêmes roches occupent les deux branches de la rivière aux Pommes ; ici quelques-uns des fragments des conglomérats sont constitués par un grès micacé gris et par un schiste argileux gris foncé, avec des morceaux de houille. Sur la branche orientale, en amont du moulin à scie de White, on rencontre de puissante couches de conglomérats dont les galets sont, pour la plupart, des fragments d'argilite dure et de quartzite ; quelques-uns cependant sont constitués par un grès micacé, schistoïde, tendre et gris verdâtre, rappelant le grès meulier ou les dépôts carbonifères.

De l'embouchure de la rivière aux Pommes à la pointe Hetty, la côte est remplie par des couches alternées de grès brunâtre, de conglomérat fin, tantôt rouge, tantôt verdâtre, de schiste argileux gris ou rouge et de grès meulier de couleur grise. Les grès rouges sont de beaucoup les plus abondants, puis viennent les grès gris ; quant aux schistes argileux, ils ont peu d'importance. Cette série est orientée sur 123° et dans une attitude très légèrement inclinée. De la pointe Hetty au ruisseau de Deux-Milles les falaises, à peine interrompues, exposent de nombreuses couches de conglomérat gris verdâtre intercalées dans un grès brun rouillé ; les mêmes roches se présentent sur la route de la rivière au Sable. Après cela les schistes argileux rouges deviennent plus abondants au sein des conglomérats et, sur un certain point, les couches plongent par 160° <50°. Immédiatement au sud de la rivière au Sable, les roches sont de même très inclinées, mais restent les mêmes jusqu'en un point situé au nord-est de la rivière, où les grès verdâtres et les conglomérats gris-rouillé s'enfoncent sous une puissante assise de schiste argileux rouge qui s'étend ensuite jusqu'à 450 yards en deçà du moulin à scie. Les grès fragmentaires sont chargés de plantes de grande taille et prennent à l'air une teinte de rouille tout comme ceux des falaises situées au sud ouest de cette localité. Dans la direction de l'anse au Sable les schistes argileux rouges deviennent beaucoup plus abondants vers la base de la série ; mais les couches fragmentaires restent encore très importantes et sont accompagnées de nombreux lits de grès brun rouillé. Ceux-ci sont, par places, très fracturés, mais cela n'est peut-être dû qu'aux plissements des schistes recouvrant les grès gris, l'inclinaison générale de la formation étant peu accentuée. Les conglomérats gris observés sur le ruisseau de Fitzgibbon, près de Shulie, dont les galets atteignent jusqu'à 9 pouces de diamètre, sont identiques à ceux de la rivière aux Pommes ; ils reposent sur un mélange de schiste argileux rouge, de grès fin de couleur grise et de grès gris renfermant des galets sur certains points ; la direction de cette série est à peu près parallèle à celle du rivage. Du pont de la Shulie à l'embouchure de ce cours d'eau les couches se relèvent légèrement ; on y observe des schistes argileux rouges alternant avec des grès gris ou brun rouillé, chargés de galets sur divers points. Sur la pointe qui s'avance à l'ouest de l'embouchure on aperçoit des grès gris rouillé et gris verdâtre renfermant trois lits de schiste argileux rouge, épais de 18 pouces, puis la surface s'incline vers le ruisseau de Fitzgibbon.

Sur la Shulie, en aval de la route qui va de la rivière au Sable à la rivière Halfway, on rencontre un grès gris, ordinairement schistoïde et rarement à grandes parties, avec quelques couches de marne rouge ; le tout est orienté vers le sud et dans une attitude presque horizontale. Plus à l'aval, les grès schistoïdes plongent par 87° < 14° et, en approchant de la côte, ils font place à un conglomérat gris verdâtre. Nous avons observé, sur la route de la Halfway, à l'est du ruisseau de Jenks Meadow, de gros blocs de conglomérat verdâtre et gris, qui sont remplacés, aux approches de la ferme de Harrison, par d'autres provenant des conglomérats rouges sous-jacents.

Le grand cours d'eau passant à Deux-Rivières expose une belle coupe des roches qui se présentent au sud de Ragged-Reef. A la hauteur de la route on trouve de grands

affleurements d'un grès gris, parfois grossier, et que recouvrent des schistes argileux, gris-verdâtre ou gris-rougeâtre et orientés sur 197° < 9°. A l'amont, des roches semblables, où le conglomérat domine, et portant des troncs d'arbres fossiles, s'étendent sur une distance de deux milles, soit jusqu'à un barrage près duquel affleure un grès gris rouillé orienté sur 290° < 11°. La branche occidentale de la rivière Hébert et le ruisseau Atkinson exposent également des dépôts permiens. Sur ce dernier, non loin de son embouchure, ce sont des grès schistoïdes, gris rouillé et parfois fragmentaires, plongeant par 170° < 8° et rappelant les roches du haut cours de la Maccan. Plus à l'amont l'inclinaison s'oriente vers le nord, et les roches observées sont des grès schistoïdes, gris, et des schistes argileux brunâtres avec quelques couches de grès grossier.

Grâce à l'obligeance de M. J.-R. Cowans nous avons pu nous procurer les plans complets des fouilles au moyen desquelles se fait actuellement l'exploitation des trois couches de houille de Springhill ; les niveaux des divers étages, les failles, etc., y sont indiqués, et ces renseignements permettent de compléter les recherches faites ici, il y a quelques années, par M. Scott Barlow et le docteur Ells. Les nouvelles galeries, les unes au nord et les autres au sud, n'ont pas encore dépassé les terrains explorés par M. Barlow, mais certains faits intéressants ont été relevés à mesure qu'on poussait les fouilles en profondeur. Les notes des sondages profonds exécutés dans ce bassin par MM. P. Fraser, James Baird et Wm. Hall, fourniront également des données précieuses pour l'étude de la structure géologique de la localité. Dans un ruisseau voisin de la station de Saltsprings, on aperçoit, à environ 1,000 pieds de la voie del'Intercolonial, une mince couche de houille sur laquelle on a percé un puits incliné de 150 pieds de profondeur. Le gîte offre, à la surface, une attitude verticale, mais il s'incline un peu plus loin à 66°, sa direction étant égale à 305°. En se rapprochant du chemin de fer la couche prend une inclinaison variable de 55° à 39°. A 45 pieds de profondeur, une galerie de traverse part du puits pour aboutir au ruisseau, et plus bas, une autre galerie, orientée sur nord-est, a été poussée à une distance considérable. La puissance de la couche n'est pas régulière ; mais on assure qu'en un certain point, elle n'est pas inférieure à 7 pieds.

La coupe exposée dans la côte du ruisseau est la suivante :

			Pieds.	Pouces.
1. Schiste argileux rouge, avec bandes de grès gris				
2. Schite charbonneux, avec cloison de houille			3	0
3. Schiste argileux verdâtre, friable, dépaisseur considérable				
4. Schiste argileux tendre, portant des racines fossiles			1	10
5. Schiste charbonneux, avec minces lits d'argile	0	6		
6. Houille de bonne qualité	2	0	4	9
7. Argile renfermant des racines	0	7		
8. Houille, avec quelques impuretés	1	8		
9. Argile houillère tendre.				

Quelques personnes supposent que cette couche houillère est la même que celle qu'on exploite à la mine de Sand-Run, ainsi que le long du chemin de fer de Springhill et Oxford (*voir* la carte de M. Barlow). Toutefois elle est ici plus puissante et les matériaux du toit ne sont pas les mêmes.

Le long du petit ruisseau qui passe environ un mille à l'est de la mine Styles et environ 100 verges à l'ouest de la route d'Economy, on observe deux couches de houille, espacées de dix pieds ; leur épaisseur est très variable et, suivant M. McCarthy, elles sont remplies d'impuretés ; en les mettant à nu récemment dans les fouilles appelées mine Stanley, on a trouvé que le gîte, plongeant à 45°, fournit une assise de bonne houille épaisse de dix pouces.

M. Eaton a consacré deux ou trois semaines à étudier la topographie du bassin houiller de Pictou ; son travail permettra d'ajouter plusieurs details intéressants à la grande carte de la région. Il a en outre relevé, à l'aide de l'odomètre, 320 milles de routes dans le comté de Hants, entre Maitland et Windsor, ainsi qu'au centre du comté. De leur côté MM. McLeod et McLean ont fait le relevé du ruisseau Ryan et d'un grand nombre d'autres cours d'eau aux environs de Shubenacadie et d'Elmsdale.

Les explorations de la saison, y compris les appointements des assistants, ont coûté $1,630.00.

CHIMIE ET MINÉRALOGIE.

M. Hoffmann nous adresse le rapport qui suit sur ces deux services :—

" Comme les années précédentes, les travaux exécutés au laboratoire de chimie, durant l'année expirée, ont porté presque exclusivement sur l'examen et l'analyse de certains minérais et de minéraux paraissant avoir une valeur économique quelconque, à savoir :—

1. Analyses de lignites, charbons lignitiques houilles et houilles anthraciteuses.
2. Analyses d'eaux naturelles—la plupart minérales.
3. Analyses de minerais de fer.
4. Analyses de nombreux minerais, provenant de la Nouvelle-Écosse, de la province d'Ontario et de la Colombie-Anglaise, pour nickel et cobalt.
5. Essai d'un grand nombre de minerais provenant de toutes les provinces, mais surtout de la Colombie-Anglaise, pour or et argent.
6. Examen de certaines argiles, pour déterminer leurs qualités au point de vue de la fabrication de la brique, des poteries et des terres cuites.
7. Examens divers, portant sur des calcaires, des schistes charbonneux et bitumineux, des marnes, des dépôts salins et d'autres substances non énumérées plus haut.

Nous avons reçu, pour examen, 697 échantillons de minéraux divers. Un grand nombre de ces échantillons nous ont été transmis de la main à la main, et dans un bon nombre de cas, nous avons pu donner, séance tenante, les renseignements demandés. Quand nous n'avons pas pu nous prononcer sur le champ, les renseignements ont été donnés par lettre. Nous avons ainsi écrit 271 lettres, dont 193 sont de vrais rapports, contenant les résultats de l'examen, de l'analyse ou de l'essai d'un échantillon à nous soumis. Par contre il nous a été adressé 127 lettres.

" Durant l'année, un certain nombre de minéraux—presque tous ayant une valeur industrielle plus ou moins grande—ont été reconnus pour la première fois comme existant au Canada. Mentionnons entre autres : l'*aikenite*, sulfure de plomb, de bismuth et de cuivre ; l'*anglésite*, sulfate de plomb, contenant 68·3 pour 100 de ce métal ; la *calamine*, silicate de zinc hydraté, minerai précieux contenant 54·2 pour 100 de zinc ; la *cérussite* (cristallisée), minerai de plomb de couleur blanche, ou carbonate de plomb, riche minerai contenant 77·5 pour 100 de ce métal ; l'*euphyllite*, ou *géocronite*, sulfantimonite de plomb ; la *lépidolite*, silicate d'alumine de potasse et de lithine et enfin la *gyrargyrite*, ou argent rouge, minerai d'argent d'un rouge foncé, ou sulfantimonite d'argent qui contient 59·8 pour 100 d'argent. La plupart de ces minerais ont été soumis à l'analyse, nous donnerons les détails dans le rapport annuel.

M. R.-A.-A. Johnson s'est acquitté avec zèle et intelligence des travaux qui lui ont été confiés et nous a rendu de précieux services. Outre l'essai pour or et argent d'un grand nombre d'échantillons, il a fait l'analyse de nombreux minéraux et l'examen de substances diverses. M. F.-G.-Wait s'est occupé de l'analyse des eaux minérales, des eaux salées et des minerais de fer ; il a en outre établi la teneur en nickel des pyrrhotines qui nous avaient été soumises et fait des examens divers.

" Outre la rédaction du rapport annuel intitulé Analyses chimiques relatives à la Géologie du Canada, publié depuis, nous avons fait un index détaillé des collections minéralogiques du Musée ; ce travail est fait de telle sorte que, d'un coup d'œil, on peut y trouver le nom des localités où se présentent les gisements importants des minéraux économiques du pays.

" M. R.-L.-Broadbent m'a été d'un grand secours dans le travail relatif aux collections minéralogiques. Il a remanié et arrangé à nouveau toutes les vitrines renfermant les collections, de manière à y faire entrer un certain nombre d'espèces ou de variétés qui n'y étaient pas encore représentées ; il a aussi transporté, de l'une à l'autre, les échantillons de plusieurs vitrines de façon à les disposer dans un ordre plus régulier ; étiquetté et catalogué tous les échantillons reçus récemment et tenu toutes les collections en bon ordre.

" L'espace affecté à ces collections étant très restreint, nous avons eu beaucoup de difficulté à disposer d'une manière satisfaisante le groupe des minéraux économiques, et, s'il y a encore ici matière à amélioration, nous avons, au moins, tiré tout le parti possible de l'espace dont nous disposions. Cet espace est aujourd'hui entièrement occupé, et

les échantillons qui nous arrivent doivent être mis dans des tiroirs, c'est-à-dire hors de la portée des visiteurs.

" Les collections minéralogiques du Musée se sont enrichies, au cours de l'année, de quelque 300 échantillons, parmi lesquels il faut citer des spécimens de cinabre (précieux minerai de mercure) recueillis par M. E.-D. Ingall, sur le ruisseau du Cuivre (*Copper Creek*), lac de Kamloops, C.-A. Les échantillons ci-dessous ont été rapportés par les explorateurs de la Commission.

1. Bailey, le professeur L.-W.—
   (*a.*) Dix spécimens de stilbite, un de fer spéculaire disséminé dans la gangue ; un de martite ; deux de magnétite partiellement passée à la martite, trois de quartz blanc et violet et un de jaspe—le tout provenant de Digby-Neck, comté de Digby, N.-E.
   (*b.*) Un spécimen de magnétite et quatre d'ilménite. Le premier de Nictaux, comté d'Annapolis, et les autres de la pointe de Chegoggin, Yarmouth, N.-E.
2. Barlow, A.-E.:—
   Environ 40 échantillons de niccolite et de gersdorffite provenant du lot 12, rang III, township de Denison, district d'Algoma, Ont.
3. Brumell, H.-P.:—
   (*a.*) Pyrrhotine nickelifère provenant de la mine de Todd, trois milles au nord de St-Etienne, comté de Charlotte, N.-B.
   (*b.*) Pyrrhotine nickelifère provenant du filon de Ganong, Milltown, St-Etienne. comté de Charlotte, N.-B.
   (*c.*) Graphite du ruisseau Thorn, comté de King, N.-B.
   (*d.*) Graphite provenant de St-Jean, comté de St-Jean, N.-B.
   (*e.*) Ocre provenant de l'île Champlain, branche nord-ouest de la Miramichi, comté de Northumberland, N.-B.
   (*f.*) Howlite ; provenance, Newport, comté de Hants, N.-E.
   (*g.*) Calcite violette ; provenance, Markhamville, comté de King, N.-B.
   (*h.*) Manganite ; provenance, Quaco-Ouest, comté de St-Jean, N.-B.
   (*i.*) Manganèse des marais ; provenance, établissement Dawson, Hillsborough, comté d'Albert, N.-B.
   (*j.*) Limonite ; provenance, lac à la Tortue, comté de Champlain, province de Québec.
   (*k.*) Quartz aurifère ; provenance, lot 20, rang I, township de Belmont, comté de Peterborough, Ontario.
   (*l.*) Pierre à ciment hydraulique ; provenance, township de Thorold, comté de Welland, Ontario.
   (*m.*) Pierre à ciment hydraulique ; provenance, Limehouse, comté de Halton, Ontario.
   (*n.*) Pierre à ciment hydraulique ; provenance, Napanee-Mills, comté d'Addington, Ontario.
   (*o.*) Argile à poterie ; provenance, Hamilton, comté de Wentworth, Ontario.
   (*p.*) Molybdénite provenant du township de Hull, comté d'Ottawa, province de Québec.
4. Ells, le docteur R.-W.:—
   Chrysotile provenant du lot 11, rang VIII, township de Templeton, comté d'Ottawa, province de Québec.
5. Faribault, R.-L.:—
   Limonite remplaçant des cristaux de pyrite décomposée ; provenance, déchets des sables aurifères de Little-Ditton, comté de Compton, province de Québec.
6. Ingall, E.-D.:—
   (*a.*) Calcite, bleue et verte, provenant de la Grande-Chute, township de Bowman, comté d'Ottawa, province de Québec.
   (*b.*) Graphite dans une calcite, provenant de la même localité que ci-dessus.
   (*c.*) Fer spéculaire ; provenance, lot 11, rang VI, township de Portland, comté d'Ottawa, province de Québec.

(*d.*) Cinabre provenant des environs de l'embouchure du ruisseau du Cuivre, lac de Kamloops, Colombie-Anglaise.

(*e.*) Argent natif provenant de concession minière "Wellington", environs du lac de l'Ours, district occidental de la Kootanie, Colombie Anglaise.

(*f.*) Trente-six échantillons de minerai recueillis dans autant de concessions minières du bassin où se trouvent les mines Kaslo-Slocan, district occidental de la Kootanie, Colombie-Anglaise.

(*g.*) Vingt-deux échantillons de minerai provenant de douze concessions minières de la région des mines d'Illécilléwaët, district oriental de la Kootanie, Colombie-Anglaise.

(*h.*) Huit échantillons de minerai provenant de quatre concessions minières de Hot-Springs, ou Ainsworth, district occidental de la Kootanie, Colombie-Anglaise.

7. Low, A.-P.:—
Anthraxolite provenant du lac Mistassini, province de Québec.

8. McEvoy, J.:—
Seize échantillons d'hyalite recueillis au sud du lac des Plongeons, Colombie-Anglaise.

9. Selwyn, le docteur A.-R.-C.:—
(*a*) Échantillons de houille provenant du ruisseau de la Marte, du ruisseau du Charbon et de la rivière de l'Élan, passe du Nid-de-Corbeau, Colombie-Anglaise.
(*b*) Lignite provenant d'Estevan, Manitoba.
(*c*) Labradorite; provenance, Sheldrake, golfe Saint-Laurent, province de Québec.

10. White, J. :—
Raphilite recueillie dans le township de Bedford, comté de Frontenac, Ontario.

Les échantillons ci-dessous nous ont été offerts par des personnes étrangères à la commission :—

1. Beausoleil, C., M.P. :—
Magnétite ; provenance, Saint-Gabriel de Brandon, comté de Berthier, province de Québec.

2. Bennet, L.-V., Kamloops, Colombie-Anglaise, par l'entremise de J. McEvoy, du personnel de la Commission.
Cinq échantillons de moscovite ; provenance, confluent de la rivière du Canot et de la rivière à l'Eau-Froide, Colombie-Anglaise.

3. Brophy, John, Poltimore, P.Q. ;—
Phlogopite ; provenance, lots 15 et 16, rang X, de Portland-Ouest, comté d'Ottawa, province de Québec.

4. DeWolf et Munro, Vancouver, C.-A. :—
Moscovite provenant du haut cours de la rivière à l'Eau-Claire et de la Thompson du Nord, Colombie-Anglaise.

5. Girwood, le docteur G.-P., Montréal, P. Q. :—
Minerai de manganèse provenant d'une localité située environ 2½ milles à l'est de la tête du lac Lomond, Cap-Breton, Nouvelle-Écosse.

6. Haycock, E.-B., Ont. :—
Cristal de phlogopite recueilli dans la mine de mica de Hull, moitié septentrionale du lot 10, rang V de Hull, comté d'Ottawa, province de Québec.

7. Huntingdon, J.-L. :—
Almandite ; provenance, pointe de Chegoggin, Yarmouth, Nouvelle-Écosse.

8. Johnstone, Wm, et Cie, Montréal, P.Q. :—
Cinq échantillons d'ocre préparé pour le commerce.

9. Jowett, W.-A. :—
Jamesonite ; provenance, ruisseau du Vermont, branche moyenne de la Spillimichine, Colombie-Anglaise.

10. Lampard, R., Montréal, P. Q., par l'intermédiaire de W.-F. Ferrier (de la Commission) :—
Sodalite provenant de la carrière exploitée par le conseil municipal, à Outremont, Montréal, province de Québec.

11. McKay, J.-W., Kamloops, C.-A.
Cinabre provenant de la concession minière Rosebush, située près de l'embouchure du ruisseau du Cuivre, lac de Kamloops, Colombie-Anglaise.
12. McNeil, The W.-H. & Co., Anthracite-City, T.-N.-O., par l'entremise du docteur H.-M. Ami (de la Commission) :—
Houille anthraciteuse ; provenance, Anthracite-City, district d'Alberta, T.-N.-O.
13. McRae, Hector, Ottawa, Ont. :—
(*a.*) Argent natif provenant de la concession minière " Wellington ", mines de Kaslo-Slocan, district occidental de la Kootanie, Colombie-Anglaise.
(*b.*) Cérussite, même provenance que ci-dessus.
14. Moon, A., Madoc, Ont., par l'entremise de W.-H.-C. Smith (de la Commission) :
Talc provenant des lots 9 et 10, rang V, township de Grimsthorpe, comté de Hastings, Ontario.
15. Nellis, T.-F., Otttawa, Ont. :—
(*a.*) Phlogopite renfermant des cristaux de pyrite, et
(*b.*) Phlogopite renfermant des fragments de molybdénite, provenance, lot 19, rang XII, township de Hull, comté d'Ottawa, province de Québec.
16. Pite, W., par l'entremise du docteur G.-M. Dawson (de la Commission) :—
Concrétion pyriteuse provenant de la rivière de la Paix, T. N.-O.
17. Russell, W.-W. :—
Magnétite provenant de la concession minière, R. 400, rivière Atic-okan, district de la Rivière-à-la-Pluie, Ontario.
18. Torance, J.-F., Montréal, P. Q. :—
Coussinet de graphite fibreux (mélange de pulpe de bois et de graphite).
19. Trowse, A., par l'entremise de C.-W. Willimott (de la Commission) :—
Section d'un cristal de phlogopite avec une cloison d'actinolite ; provenance, lot, 10, rang XII, township de Hull, comté d'Ottawa, province de Québec.
20. Willimott, C.-E., et Cie, Ottawa, Ont. :—
(*a.*) Spécimen de péristérite, taillé et poli ; provenance, Bromley, comté de Renfrew, Ontario
(*b.*) Spécimen d'aventurine, taillé et poli ; provenance, Ross, comté de Renfrew, Ontario.

M. C. Willimott a consacré presque tout son temps, cette année, à préparer des collections minéralogiques destinées à diverses maisons d'éducation du pays. Ci-suit une liste de collections ainsi distribuées :—

1. High School, Georgetown, O	110	échantillons.
2. Collegiate Institute, Morrisburg, O	110	"
3. School of Practical Science, Toronto, O	110	"
4. Collège Morin, Québec	110	"
5. High School, St. George, N.-B	110	"
6. Collegiate Institute, Peterborough, O	110	"
7. Central School, Moncton, N.-B	110	"
8. Académie de Clarenceville, Clarenceville, Q	110	"
9. Queen's County Grammar School, Gagetown, N.-B	109	"
10. École publique, Upper Sackville, N.-B	109	"
11. High School, Montréal, Q	169	"
12. École publique, Canso, N.-E	109	"
13. High School, Deseronto, O	129	"
14. École publique, St. Andrew's, N.-B	106	"
15. Bureau des examinateurs pour les arpenteurs fédéraux, Ottawa, O	136	"
16. Grammar School, Berthier, Q	100	"
17. Collegiate Institute, Owen-Sound, O	129	"
18. Académie du comté de Shelburne, Shelburne, N.-E	100	"
19. Grammar School, Sussex, N.-B	100	"
20. Académie d'Aylmer, Aylmer, O	100	"
21. Collegiate Institute, Lindsay, O	129	"
22. Académie de Danville, Danville, Q	100	"
	2498	
21. M. Chambers, Montréal, Q., contre échanges	15	"
Nombre d'échantillons, total	2513	

"Au cours de l'été, M. Willimott a visité, dans le but de se pro urer des échantillons pour les collections destinées aux maisons d'éducation, les townships de Dalhousie Bathurst et Burgess dans le comté de Lanark et les townships de Bromley et de Ross dans le comté de Renfew, province d'Ontario ; l'île du Calumet et le Portage-du-Fort dans le comté de Pontiac ; les townships de Hull, Wakefield, Portland, Templeton et Buckingham dans le comté d'Ottawa ; Montréal, comté d'Hochelaga ; le township de Hatley dans le comté de Stanstead ; Bolton dans le comté de Brome ; enfin Tonquière et Simard dans le comté de Chicoutimi. Toutes ces localités son dans la province de Québec. Il a aussi exploré, dans le même but, le Bassin des Mines, entre l'île aux Perdrix d ns le comté de Colchester, N.-E.

Parmi les minéraux recueil.is nous notons :—

	Echantillons.	Poids.	
Agate	68		
Amazonite	48		
Amygdaloïde	36		
Analcime	56		
Analcime avec natrolite	35		
Apatite	1	110	lbs.
Baryte	30	60	"
Béryl	14		
Blende	24	150	"
Calcaire	28		
Calcite, en cristaux	80		
Chabazie	120		
Chalcopyrite	4	312	"
Conglomérat grezeux	60		
Diabase	45		
Feldspath	15		
Graphite	35		
Grès	25		
Gypse	26	70	"
Hématite	1	200	"
Heulandite	50		
Labradorite	68		
Limonite	86		
Microcline	8		
Molybdénite, dans un quartz	38		
Moscovite	7		
Natrolite	10		
Péristérite	10		
Perthite	75		
Phlogopite	32		
Picrolite	18	25	"
Pyroxène, en cristaux	40		
Pyrrhotine	3	150	"
Quartz	200	250	"
Raphilite	26	80	"
Sidérite, dans un schiste	45		
Stéatite, pseudomorphe	60		
Stilbite	20		
Wilsonite	20		
Total, spécimens recueillis	1,577		

Parmi ces échantillons quelques-uns sont de beaux spécimens de cabinet qui ont avantageusement remplacé certains échantillons des mêmes variétés dans la collection du Musée.

Le lithologiste de la Commission, M. W.-F. Ferrier, nous adresse le rapport qui suit touchant les collections stratigraphiques conservées au musée :

"Au cours de l'année l'arrangement des collections stratigraphiques a été poussée sans interruption. J'ai d'abord examiné environ 4,000 échantillons renfermés dans 141 tiroirs, et fait un catalogue préliminaire du contenu de tous les tiroirs et vitrines.

"Tous les spécimens relatifs à la stratigraphie, qui ne peuvent pas prendre place dans les vitrines, sont aujourd'hui déposés dans les tiroirs ménagés au-dessous de celles-ci, de façon à les tenir tous ensemble et à simplifier la confection du catalogue. Depuis le

12 décembre j'ai été efficacement aidé, dans ce travail, par M. Percy Selwyn ; jusque là je ne pouvais avancer que très lentement.

" J'ai dû nécessairement consacrer beaucoup de temps à l'étude des collections rapportées par les explorateurs de la Commission, à faire un choix d'échantillons pour analyse microscopique et à l'analyse de ces échantillons, sans parler de travaux divers, tels que l'examen de nombreux ustensiles en pierre dont on voulait connaître la nature, et l'étude, soit à l'aide du microscope, soit au chalumeau, de certaines roches, de divers échantillons d'argile ou d'autres minéraux qui m'ont été soumis durant l'année.

" J'ai préparé 134 minces sections représentant les roches associées aux dépôts d'apatite du district de la rivière du Lièvre ; nous ferons prochainement, M. Ingall et moi-même, un rapport conjoint sur la matière.

" J'ai examiné avec soin les échantillons des roches archéennes de la ré ion située entre le lac Athabasca et la Churchill, rapportés cette année par M. Tyrrell et préparé 47 minces sections qui nous permettront de les étudier.

" Avec vingt autres minces sections diverses taillées au cours de l'année, le nombre total des plaques ainsi préparées pour le microscope s'élève à 201. Je vous enverrai, aussitôt que possible, mon rapport sur l'importante collection des roches archéennes du lac Winnipeg, faite en 1890 par M. Tyrrell.

" Mon rapport sur les roches recueillies par M. Low, à Château-Richer, Québec, a été imprimé, en appendice, avec le rapport de cet explorateur. Avec votre autorisation, j'ai en outre adressé à divers journaux scientifiques plusieurs mémoires de peu d'étendue.

" Au cours de l'année, on a installé, dans le sous-sol du musée, une armoire contenant 84 tiroirs destinés à recevoir les échantillons qu'on ne veut pas exposer, mais qu'on croit bon de garder pour référence.

" J'ai passé presque toute l'année au bureau ; cependant, le 18 juin, je me suis rendu à Montréal et j'ai fait, en peu de temps, une belle collection des syénites, des néphélines et des autres roches qui se présentent dans les carrières exploitées pour le compte de la ville. Cette collection s'est ensuite augmentée d'une centaine d'échantillons dont m'a fait cadeau M. T.-W. Chambers, de Montréal, avec qui j'avais visité les lieux.

" Cette intéressante localité étant destinée à devenir bientôt partie intégrante de la ville et, par conséquent, inaccessible aux recherches géologiques, on a cru devoir y faire, dès maintenant une collection complète de toutes les roches qui s'y présentent, tant pour distribution aux maisons d'éducation que pour le musée. Il m'a été adressé, durant l'année, un grand nombre de lettres touchant le gisement de scheelite découvert par moi dans Marlow, Québec, l'année dernière. Toutes ces lettres vous ont été transmises et vous avez pu constater l'intérêt que prennent à cette découverte, les fabricants de fer et d'acier du pays.

" Le terrain où se présente ce dépôt a été acheté par certaines personnes qui comptent entreprendre l'exploitation au printemps.

" Quelques beaux échantillons du minerai en question ont été obtenus, l'automne dernier, à l'aide de la mine. "

Mines et statistiques minières.

M. E.-D. Ingall, chef de la division des mines et des statistiques minières, nous adresse le rapport ci-dessous sur les travaux de l'année.

" Depuis le 31 décembre 1891, date de mon dernier compte rendu sommaire, le travail de routine du bureau n'a pas subi de retards ; nous nous sommes employés à recueillir et à mettre en ordre les statistiques du rendement des mines et les renseignements reçus touchant les richesses minérales du pays, les progrès des exploitations et les découvertes de gisements nouveaux, sans négliger la correspondance officielle, etc.

" M. White a fait le graphique du relevé exécuté par lui, dans le district minier que traverse le chemin de fer de Kingston et Pembroke, et l'a porté sur la carte de ce district. Il a également corrigé les épreuves des cartes relatives au gisement de phosphate du comté d'Ottawa, Qué., etc.

" Durant l'été nous avons fait les exploitations consignées plus bas :—

" De la mi-juin à la mi-novembre, j'ai moi-même fait une étude des importants gisement métallifères récemment découverts dans le district occidental de la Kootanie,

Colombie-Anglaise. Avant de rentrer au bureau j'ai examiné le dépôt de cinabre des environs du lac de Kamloops et de là je me suis rendu à Vernon, Colombie-Anglaise. Puis j'ai fait une visite aux mines de houille de Canmore, d'Anthracite et de Lethbridge, et enfin je me suis arrêté au Portage-du-Rat, Ontario, dans le but de me renseigner sur les progrès des exploitations minières de la localité, et aussi d'y prendre des arrangements pour me faire adresser les informations nécessaires à la rédaction du rapport annuel.

"De son côté M. Brumell a parcouru, pour y étudier les progrès des industries minières, les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec et d'Ontario.

"M. White a terminé les exploitations encore à faire pour mettre la dernière main à la carte dont nous parlions tout à l'heure, et, entre temps, s'est occupé de la statistique et du progrès des mines de la région.

"Il n'est pas hors de propos de résumer ici les observations faites, au cours de la campagne, dans les nouveaux districts miniers de la Kootanie occidentale.

"Il nous a été naturellement impossible d'examiner tous les gisements métallifères découverts dans cette région pendant la période dévolue à l'exploitation ; aussi nous sommes-nous attaché à visiter un certain nombre de localités qui, à notre avis, donnent une idée d'ensemble des diverses localités et des gisements. Nous avons, en conséquence, étudié, aussi bien que l'état d'avancement des travaux d'exploration le permet, les caractères particuliers de ces derniers et recueilli des échantillons pour le musée et d'autres pour les soumettre à l'essai. Dans la région où l'on accède par Illecillewaët, sur le chemin de fer du Pacifique, nous avons visité les anciennes concessions minières voisines de cette station, ainsi que les concessions récemment octroyées dans la vallée de la Fish et aux environs de la colline du Cuivre, à savoir les *claims* Lanark, Maple-Leaf, Isabella, Blue-Bell, Jumbo, Sanquahar et Caribou, situés près d'Illecillewaët et ceux de la colline de l'Or et de la colline du Cuivre. Les principales concessions examinées le long de la Fish sont celles d'Elizabeth, d'Edinburgh, de King-Solomon, de Herringback et de Fishburn.

"Dans le district d'Illecillewaët proprement dit, les opérations en cours à l'époque de ma visite, se réduisaient à quelques explorations et aux travaux exigés par la loi pour confirmer les titres des propriétaires ; mais MM. Rykman, M.P., Scott et Fisburn et Cie, exploraient les gisements à eux octroyés dans la vallée de la Fish. Ce que nous disons plus loin des gisements de Slocan, s'applique, d'une manière générale, à ceux d'Illecillewaët et des districts qui en dépendent.

"C'est au cours de septembre et d'octobre que nous avons visité le district de Slocan, situé à l'ouest du lac de Kootanie.

"Les gisements de cette localité, découverts dans l'automne de 1891 et au printemps suivant, se trouvent aux environs de la source de la Kaslo, et dans la contrée qui s'étend de là à Kaslo-City, sur la côte occidentale du lac de Kootanie. D'autres ont été découverts un peu plus tard sur les bords du lac Slocan, entre la rivière de la Colombie et le lac de la Kootanie. Malheureusement, nous n'avons pas eu le temps de visiter ces dépôts, non plus que certains autres observés dans la contrée arrosée par la Lardo et sur divers points du cours inférieur de la Kootanie et de la Colombie. A ce qu'on rapporte ces derniers sont d'une richesse extraordinaire.

"Arrivé à Kaslo au commencement de septembre, et nos préparatifs terminés, nous nous engagions sur la piste de la vallée de la Kaslo et remontions jusqu'au lac de l'Ours qui gît à la ligne de faîte du bassin du lac et de la rivière Slocan. De ce point nous avons fait ensuite diverses excursions aux différents groupes de concessions minières échelonnés sur la route.

"Ayant atteint le lac de l'Ours le 19 septembre, nous partions immédiatement pour un important groupe de mines situé dans les montagnes voisines ; mais par malheur une épaisse couche de neige tombée inopinément nous força d'abandonner ce projet pour le moment. En attendant qu'elle disparut, nous fîmes une courte visite au camp minier d'Ainsworth dans le but de faire une étude comparée du mode de gisement des dépôts de cette localité et de ceux de Kaslo-Slocan, et de rattacher notre exploration à celle qu'avait faite le docteur G.-M. Dawson en 1890.

"La neige étant suffisamment fondue, nous reprîmes l'examen des concessions minieres de Kaslo-Slocan et visitâmes la plupart des gisements les plus importants de ce

bassin. Malheureusement, le 10 octobre, une nouvelle chute de neige nous empêcha de nous rendre compte des indices de surface de la concession Bonanza-King, dont on n'apercevait plus que la galerie d'approche. C'était jouer de malheur, cette concession étant la plus importante du groupe désigné sous le nom de Noble-Five ; c'est la découverte de ce gisement qui a attiré les chercheurs dans la région et, par suite, a fait connaître tous les autres. Toutefois, nous avons pu examiner les mines de Freddy-Lee et Slocan-Star, qui se trouvent à une moins grande altitude sur le ruisseau Carpenter.

"Nous avions l'intention de visiter, en revenant, les *claims* "Wellington" et "White-Water," mais la neige avait atteint la plaine et il nous fallut renoncer à toute exploration et reprendre le chemin de Kaslo où nous arrivâmes le 15 octobre.

"L'activité la plus grande régnait dans ce district et les travaux d'exploration faits jusqu'alors donnaient les plus brillantes espérances.

"On venait de fonder les villages de Nakusp et de New-Denver sur la route charretière projetée entre la rivière de la Colombie et le district minier de Slocan. Cette route reliera en outre le district avec Kaslo, tête de ligne d'une autre voie charretière aujourd'hui terminée et qui met ce point en communication avec le lac de Kootanie, où il existe une ligne de steamers par lesquels on pourra expédier les minerais à l'usine actuellement en cours de construction à la baie du Pilote, ou bien sur un point quelconque des États-Unis, *via Bonner's-Ferry*, station du Northern-Pacific Ry.

"Nous ne pouvons donner, dans un rapport préliminaire, qu'une idée très générale des résultats de nos études, et il nous faut réserver pour le rapport définitif, les détails de nos recherches. De plus le chimiste de la Commission n'a pas encore eu le temps de faire l'essai des échantillons que nous avons rapportés.

"Néanmoins, nous pouvons dire dès maintenant quels sont les caractères géologiques, le mode de gisement, etc., des dépôts que nous avons examinés.

"A l'ouest de Kaslo, les roches qui occupent la surface paraissent appartenir à deux formations distinctes. On y trouve, sur le versant septentrional de la vallée de la Kaslo, une zone de roches vertes, les unes de nature dioritique et schisteuse, les autres serpentineuses, orientées sur ouest-nord-ouest, tandis qu'au sud de ces dépôts les roches les plus abondantes vont des schistes argileux et des ardoises de couleur noire, avec des bandes grises constituées en majeure partie par du carbonate de chaux. La teinte généralement sombre de ces roches, qui va du gris sombre au noir, paraît être due à la présence d'une substance charbonneuse, et les couches en question contrastent d'une manière frappante, tant sous ce rapport que sous celui de la structure, avec les dépôts de couleur verte et hautement métamorphisés qui les flanquent au nord. Les schistes noirs sont bouleversés ; en quelques endroits ils ont subi des plissements très marquées et sont endurcis. Le caractère métamorphique qu'ils affectent sur certains points provient évidemment de l'action des roches ignées qui les traversent, tout comme l'autre série, sous forme de dykes ou d'amas éruptifs.

"Les filons examinés remplissent le plus souvent des fissures coupant transversalement les couches ; quelques-uns pourtant suivent la direction de ces dernières sur de grandes distances. Dans le voisinage des assises calcaires, ces filons ont une tendance à prendre la forme de poches, ou bien s'élargissent de place en place. Sur quelques points où ils sont mis à nu ils offrent une surface considérable ; mais on a constaté que ces grands amas de minerai n'appartiennent pas aux filons proprement dits, lesquels sont plus persistants, mais ordinairement beaucoup moins larges.

"La structure des filons varie plus ou moins, mais on y trouve, le plus souvent, de la galène, soit en cloisons, soit en rognons, etc., dans une gangue ocreuse à laquelle les mineurs donnent le nom de *carbonate*. Cette gangue contient souvent, paraît-il, une bonne proportion d'argent, parfois à l'état de la galène plus ou moins argentifère ; ou bien, comme cela est évident dans certains cas, elle est chargée d'argent natif et d'argentite disséminés, provenant de la décomposition de la galène argentifère qu'elle renferme.

"La galène est de texture très variable, c'est tantôt un minerai granuleux d'un beau bleu d'acier, tantôt elle est à l'état de cristaux grossièrement cubiques, ou même prend un aspect cloisonné. Elle est souvent accompagnée de minerai d'argent ammoniacal ou arsenical disséminé dans le minerai proprement dit. La présence du cuivre s'y décèle sur certains points par des taches de malachite et d'azurite, produits probables de la décomposition de la tétraédrite et des sulfures de cuivre qui y existent. Règle

générale, ceux des minerais de la région qui ont été soumis à l'essai sont d'une grande richesse ; ils rendent, en moyenne, plusieurs centaines de dollars pour tonne, et ce chiffre s'élève parfois à plus de $1,000. Toutefois il s'agit probablement, dans ce dernier cas, d'échantillons choisis dans lesquels se sont accumulés certains minerais d'argent particulièrement précieux. Les propriétaires d'une certaine mine, qui ont déjà expédié une forte quantité de produits, assurent que la teneur moyenne de leur minerai s'élève à $200 pour tonne. En résumé, tout porte à croire que les minerais de cette région sont généralement très riches en argent.

" La seule différence qu'on observe entre les filons argentifères coupant d'une part les schistes verts et les roches serpentineuses, et de l'autre les couches argileuses, c'est que les poches rencontrées, dans ces dernières, au voisinage des lits calcaires, manquent dans les autres.

" Vers la fin de la saison on nous a fait part d'une découverte qu'on venait de faire dans le bassin de la rivière à l'Eau-Claire. Certains explorateurs en avaient rapporté des morceaux de quartz qui, au dire de quelques chimistes de la contrée, sont très riches en or. Nous n'en pouvons malheureusement dire rien de plus, l'arrivée de l'hiver nous ayant empêché de nous rendre sur les lieux comme nous l'avions projeté. Toutefois, ces rapports permettent d'espérer que les roches schisteuses en question, analogues sous le rapport lithologique, aux dépôts aurifères des terrains huroniens de l'est du Canada, se trouveront plus riches en or que ces derniers, et cela est d'autant plus probable que les indices de surface prouvent que les dépôts dont nous parlons sont plus hautement minéralisés que les couches huroniennes en question.

" Si, comme on a de fortes raisons d'y compter, la teneur moyenne de ces minerais d'argent n'est pas inférieure à celle qu'a donné l'essai des échantillons, le plus bel avenir s'ouvre pour la région, pourvu néanmoins que les intéressés sachent conduire leurs exploitations d'une façon intelligente et économique.

Quand la route allant de Kaslo au centre du district sera terminée, l'exploitation pourra plus facilement prendre son essor et l'existence des usines de réduction de la baie du Pilote, de Revelstoke et de Golden, toutes trois en territoire canadien, ne pourra qu'en activer le développement.

" Quant aux chemins de fer projetés entre la région et Revelstoke sur la voie du Pacifique, ainsi qu'entre le faîte du bassin de Slocan et Kaslo, il est hors de doute qu'on les construira dès que le rendement des mines le demandera.

" L'essai des échantillons recueillis au cours de la campagne a donné les résultats enregistrés ci-dessous.

" Quatre spécimens de galène provenant de quatre localités du district d'Illecillewaët contenaient de 18 à 73 onces d'argent pour tonne ; l'un d'entre eux portait un minerai de cuivre pyriteux également argentifère.

" Les galènes du sous-district de la rivière Fish ont accusé une teneur variant de 39 à 318 onces d'argent pour tonne. Un spécimen du minerai ocreux que les mineurs du pays appelle *carbonate* a donné jusqu'à 692 onces d'argent et quelques sulfures de zinc 6 onces d'argent pour tonne.

" Pour la galène recueillie dans les filons du district de Kaslo-Slocan, on a enregistré les chiffres suivants : Filons coupant les schistes vers et les diorites de même couleur, six essais, de 38 à 146 oz. pour tonne ; moyenne 90 oz. Un spécimen de blende contenait 26 oz. d'argent à la tonne. Dans le même district les galènes provenant des filons qui traversent les argilites noires ont une teneur moyenne en argent de 150 oz. pour tonne et varient de 30 à 520 onces. La blende de même provenance a donné de 26 à 73 onces d'argent. Les *carbonates* qui accompagnent ici la galène sont de teneur très variable, les uns contenant 26 onces d'argent seulement par tonne et certains autres jusqu'à 1,630 onces. Cette différence presque incroyable est due à ce que le minerai en question est un simple mélange mécanique, lequel est parfois enrichi par un dépôt adventif d'argent natif ou de minerai de haute teneur. Dans les soixante-cinq échantillons soumis à l'essai, on n'a rencontré que des traces d'or et cela dans trois spécimens seulement.

" La tonne adoptée ci-dessus est de 2,000 lbs. Pour plus amples détails, voir le prochain rapport sur les Analyses Chimiques faites au laboratoire de la Commission.

" Le 26 octobre, nous examinions le gisement de cinabre découvert sur la côte nord du lac de Kamloops, non loin de l'embouchure du ruisseau du Cuivre, soit à quelque six milles de l'extrémité occidentale du lac.

" La découverte étant de date toute récente, les travaux n'y étaient encore que peu avancés et consistaient en de simples tranchées peu profondes pratiquées à l'affleurement du dépôt. La concession Rosebush, la seule que nous ayons visitée, renferme plusieurs filons de spath calcaire et de quartz, dont la largeur moyenne est égale à un pied. On y a mis à nu, sur divers points, un minerai qui paraît de belle qualité, et l'on a lieu de croire que les gisements ne feront que gagner en richesse et en profondeur. Le cinabre se présente dans la gaugue, sous forme de cloisons, etc., en sorte que, par un triage rapide, on peut obtenir un minerai de forte teneur. C'est ainsi que nous avons pu en recueillir de beaux échantillons pour le musée.

" Les opérations se poursuivaient comme d'habitude l'été dernier aux mines de houille d'Anthracite, de Canmore et de Lethbridge. Mais, la visite que nous y avons faite ayant un caractère préliminaire, nous n'avons pu faire qu'un examen très sommaire des fouilles.

" Pour la même raison nous n'avons fait que prendre une connaissance générale des exploitations en cours au Portage-du-Rat ; mais nous y avons fait la connaissance de certaines personnes qui se sont engagées à nous fournir à l'avenir les renseignements que nous pourrions leur demander. Les travaux d'extraction y étaient alors suspendus, mais on installait en plusieurs endroits, des appareils de préparation mécanique. Les fours de réduction construits aux environs du village étaient hors feu, pour la raison bien simple, m'a-t on dit, qu'ils sont mal outillés pour réduire convenablement les minerais.

" M. White nous adresse le rapport suivant sur le travail qu'il a exécuté cette année dans le district minier que traverse le chemin de fer de Kingston et Pembrooke.

" ' J'ai consacré l'été dernier à recueillir les données nécessaires pour mettre la dernière main à la carte du district minier de Kingston et Pembroke ; c'est la suite des opérations commencées l'an dernier. Les anciens levés de township étant très inexacts, j'ai cru devoir tracer certaines lignes de raccordement d'un bord à l'autre de la région, vers le bas de la carte. Puis j'ai mesuré, à la chaîne, un cheminement partant des environs de Kingston et aboutissant à Perth, et un autre entre Sydenham et Westport. Toutes les routes indiquées sur les anciennes cartes ont été levées à l'aide de l'odomètre et de la boussole. J'ai en outre visité les mines et les fouilles diverses de la partie septentrionale du comté de Leeds, et j'ai déterminé leur position par rapport aux bornes des lots sur lesquelles elles sont situées.

" ' L'abaissement du prix du phosphate et du mica entrave actuellement les exploitations et les recherches entreprises dans cette région. Les seules mines aujourd'hui en activité sont celles d'Opinicon et de Nicholson (phosphate) et la mine de mica de Webster, Foxton et Stirling.

" ' J'ai tracé minutueusement le bord extérieur des dépôts cambriens et cambro-siluriens qui se présentent dans la partie inférieure de la carte, et j'ai rencontré de nombreux amas isolés de grès de Potsdam dans la partie septentrionale des townships de Lougborough et de Storrington, ainsi que dans l'ouest du township de Crosby. C'est la preuve qu'à une certaine époque, la mer cambrienne a recouvert l'isthme de gneiss qui réunit le grand massif gneissique du Canada avec celui de la région des Adirondack, dans l'État de New-York.'

" Parti d'Ottawa le 8 juin, M. White y était de retour le 25 septembre. Il a eu pour assistant, durant la campagne, M. J.-H. Featherston, élève de l'université McGill.

" M. Brumell résume comme suit les observations qu'il a faites dans les régions qu'il a visitées durant l'été :—

" ' Le 13 juillet, je partais d'Ottawa pour le Nouveau-Brunswick où j'ai visité les districts miniers les plus importants et me suis enquis des opérations en cours. Depuis mon passage ici l'année précédente on avait découvert un grand dépôt de manganèse dans le comté de South-Albert, et l'on n'avait pas un instant interrompu les travaux entrepris alors aux environs de l'anse aux Harengs, à la recherche d'un important gisement de minerai de cuivre qu'on croit exister en cet endroit.

" ' Les fouilles commencées à la mine Britton, près de Woodstock, ont été abandonnées, le gisement s'étant trouvé n'avoir aucune valeur.

"'Pour les anciennes exploitations de la province, telles que mines de houille, et carrières de gypse, de pierre à meule, de granit et de pierre à bâtir, elles ont marché, cette année, sans incident remarquable. Les fours à chaux de Saint-Jean, dont la production avait atteint une importance considérable, ont vu leurs opérations entravées dans une certaine mesure par l'effet du bill McKinley.

"'On n'a pas commencé l'exploitation des gisements nickelifères de Saint-Étienne.

"'Le 1er août je me suis rendu à la Nouvelle-Écosse dans le but de visiter les principaux centres miniers échelonnés le long des voies ferrées, entre autres les carrières de gypse des comtés de Hants et de Colchester, les mines de fer du comté de Pictou, la mine de cuivre de Coxheath, au Cap-Breton, etc. Parmi les industries récemment inaugurées dans la province, la plus importante est sans contredit celle de la réduction des minerais de fer. On vient de construire sur la rivière de l'Est de Pictou, deux nouveaux hauts-fournaux, dont l'un à Ferrona pour la fabrication de la fonte ordinaire, et l'autre à Bridgeville, où l'on ne fabrique que de la fonte au charbon de bois.

"'L'usine de la *New Glasgow Iron, Coal and Railway Co.*, à Ferrona est très importante; on y voit une pile de carbonisation donnant huit tonnes de charbon à chaque charge, et trente-six fours à coke en cuivre, de manufacture belge. La compagnie a aussi construit une voie ferrée longue de 12½ milles qui relie l'usine à la Roche-Noire. L'usine de Bridgeville appartient à la *Pictou Charcoal Iron Co.* Ici, la pile de carbonisation a une contenance de vingt-cinq tonnes, et elle est munie de tuyères, etc.; il y a là en outre vingt fours à charbon. On vient de construire un embranchement partant de l'usine et aboutissant au chemin de fer New-Glasgow et International.

"'Les mines de cuivre de Coxheath, Cap-Breton, ont été fermées au cours de l'année; mais on assure qu'on y reprendra prochainement les travaux sur une plus vaste échelle. L'exploitation de l'or, de la houille, du fer, du gypse et du manganèse s'est poursuivie, cette année, comme d'habitude. On peut en dire autant de celle de la pierre à bâtir, du granit, des meules et des eaux minérales.

"'Dans la province de Québec j'ai visité les mines d'amiante de Coleraine et de Thetford, et les mines d'or exploitées sur la Chaudière et ses affluents. Le marché à l'amiante paraît être encombré, et plusieurs des mines ont dû être fermées en attendant qu'on puisse écouler les produits actuellement en magasin; à cet effet on a dû réduire notablement les prix. Dans le district de la Chaudière, les opérations étaient très actives aux mines de W.-P. Lockwood, situées sur la Gilbert; et l'on faisait des travaux préparatoires considérables sur la rivière du Loup et sur la rivière du Moulin (Millstream), ainsi que dans le township de Ditton, situé un peu plus au sud-ouest.

"'Le principal travail que j'ai fait dans la province d'Ontario a consisté dans la revision de la liste des producteurs des matériaux de construction, etc.

"'On a continué, en 1892, le percement des puits de pétrole et de gaz naturel, dans le sud-ouest de la province, notamment dans les comtés de Welland et d'Essex. Plusieurs de ces nouveaux puits ont un rendement considérable en gaz. Dans le comté de Welland on a rencontré du pétrole dans deux bassins différents; cette huile se trouve dans les grès blancs de la série de Médina.'

"M. Brumell est rentré à Ottawa le 7 novembre."

Les explorations ci-dessus ont coûté $3,665.

Paléontologie et Zoologie.

M. Whiteaves nous écrit que la quatrième partie du premier volume des *Contributions to Canadian Palæontology* a été publiée en décembre dernier. C'est un mémoire systématique et descriptif de cent cinq pages in-octavo, illustré de quinze planches lithographiées de même format, sur les "fossiles des roches dévoniennes des îles, des bords et des alentours du lac Manitoba et du lac Winnipegosis;" la plupart de ces fossiles ont été recueillis par M. Tyrrell en 1888 et en 1889. Avant 1890 on n'avait trouvé que six espèces fossiles dans ces terrains, mais le mémoire en question en cite, avec description, cent trente-trois espèces.

M. Whiteaves a étudié une importante collection d'ammonites recueillis par M. McConnell, au cours de 1889 et de 1890, dans les dépôts crétacés du district d'Atha-

basca, et publié, dans les transactions de la Société Royale du Canada, 1892, un mémoire descriptif sur ces fossiles. Ce mémoire est accompagné de quatre planches in-quarto.

Il a également donné, dans le numéro d'octobre 1892 du *Canadian Record of Science* (Montréal), un mémoire intitulé "*Description of a new genus and species of Phyllocarid from the Middle Cambrian of Mount Stephen, B. C.*, et accompagné d'une gravure sur bois. Les fossiles dont il est ici question ont été trouvés par M. McConnell en 1888 et par le docteur Ami en 1891.

La quatrième partie des *Contributions to Micro-Palæontology* a été publiée en juillet 1892. C'est un mémoire sur les rayonnés trouvés dans les terrains de la série du Fort-de-Pierre du nord-ouest du Manitoba, par le docteur Rüst, du Hanovre, Allemagne, qui étudie depuis des années, les rayonnés fossiles. Ce travail est précédé d'une introduction due à la plume de M. J.-B. Tyrrell et accompagné de trois planches lithographiées.

Dans le service de la zoologie, nous avons reçu 462 peaux d'oiseaux et de petits mammifères, recueillies par M. Spreadborough à Indian-Head, Assiniboia. Au cours de l'année expirée, M. S. Herring, taxidermiste de la Commission, a monté neuf spécimens de mammifères, quatre-vingt-trois d'oiseaux et deux tortues. La plupart de ces échantillons sont destinés au musée de Banff. Il a également nettoyé et numéroté tous les échantillons de mammifères déjà montés qui occupent les vitrines du musée. La peau de morse du Pacifique, dont nous parlions ici même l'année dernière, a été très habilement montée à l'établissement scientifique du professeur Ward (Natural Science Establishment) à Rochester, N.-Y.; elle est actuellement exposée au musée. Parmi les plus intéressants spécimens de mammifères et d'oiseaux du Canada que nous avons reçus au cours de l'année, il faut citer le buffalo (*Bison Americanus*, var.) provenant du district d'Athabasca ou des environs; il nous a été offert par Warburton Pike, écr; on ne trouve pas, croyons-nous, un seul spécimen de cette espèce, dans aucun autre musée. Mentionnons encore un couple de grues (*Grus Canadensis*) provenant des environs de Prince-Albert, Saskatchewan. La société américaine pour l'avancement des sciences a tenu l'été dernier sa réunion annuelle à Rochester, N.-Y. Nous avons pris occasion de notre séjour en cette ville pour visiter fréquemment, dans l'intervalle des séances, l'établissement du professeur Ward et pour nous y procurer pour le musée, soit à prix d'argent, soit à titre d'échanges, plusieurs pièces d'un grand intérêt, notamment un squelette d'aigle chauve et un squelette de grand héron bleu.

J'ai remplacé le directeur de la Commission pendant une partie du temps qu'il a consacré aux explorations l'été dernier. Outre la correspondance que j'ai dû expédier au cours de cette période, j'ai écrit, pendant l'année, environ 150 lettres, la plupart assimilables à des rapports, et j'en ai reçu à peu près autant.

M. Weston rapporte que, depuis le 15 janvier dernier, il a consacré la plus forte partie de ses travaux aux collections paléontologiques et archéologiques du musée. Il a arrangé et classé un grand nombre de spécimens nouveaux et les a mis en place dans les vitrines. Il a étiqueté et dégagé de la roche un grand nombre de fossiles et surveillé le montage de plusieurs échantillons paléontologiques. De plus, il a préparé des sections de roches et de fossiles et les a examinées au microscope. Au cours de juillet et d'août il a fait un voyage à la baie Saint-Paul, et durant les quelques jours qu'il y a passés, il a recueilli de nombreux spécimens de gneiss grenatifère destinés aux collections que nous préparons pour les maisons d'éducation, ainsi qu'un bon nombre de fossiles du Trenton, parmi lesquels plusieurs espèces non encore rencontrées dans cette localité. En compagnie du docteur Selwyn, il a consacré un certain temps, au cours de ces deux mois, à étudier la géologie de la ville de Québec et des environs. Ensemble ils ont examiné la plupart des affleurements qui se présentent ici et déterminé la structure des dépôts. Ils ont eu de plus la bonne fortune de découvrir, dans l'escarpement de la côte de la Montagne, plusieurs espèces de fossiles dont on ignorait encore la présence dans ces roches.

Le docteur Henri-M. Ami nous fait savoir qu'au commencement, ainsi que durant les deux derniers mois de l'année, il s'est principalement employé à examiner et à déterminer une série de fossiles recueillis dans différentes provinces du Dominion, et allant des terrains cambriens aux dépôts post-tertiaires. A l'exception de quatre jours donnés

à la réunion annuelle de la société géologique d'Amérique, tenue à Rochester, New-York, il a consacré tout l'été à la classification et à l'arrangement des échantillons que nous conservons en double dans le sous-sol du musée et à la préparation des collections destinées aux maisons d'éducation. De ces dernières, la plus importante est une série composée de 466 spécimens, représentant 150 espèces de fossiles appartenant aux diverses formations géologiques du pays. Cette collection, soigneusement étiquetée, a été adressée à l'université de Toronto, Ontario, pour la section de la biologie. Une autre, exclusivement composée de fossiles de l'époque mésozoïque et de l'époque tertiaire, a été envoyée à l'université du Nouveau-Brunswick, à Frédéricton ; elle comprend 65 spécimens. Les autorités de ces deux institutions ont dûment accusé réception de ces envois.

M. Ami a également préparé diverses listes des fossiles rapportés par les explorateurs énumérés ci-dessous : Le docteur Ells : fossiles recueillis sur le lot 20, rang VI, de Stanbridge ; à Lacolle ; à Clarenceville, dans le rang IV, un mille et demi à l'est de Lacolle ; à la baie de Missisquoi ; au sud de Phillipsburg et à Mystic, province de Québec. Le docteurs Ells et M. Whiteaves : fossiles recueillis à Phillipsburg et à Mystic, Québec, en août 1890. M. Giroux : fossiles du cambro-silurien provenant de la ville de Joliette, de la rivière de la Chaloupe, non loin du pont jeté sur ce cours d'eau sept milles au nord-est de Joliette, de Sainte-Elisabeth, de Sainte-Ursule, de la rivière des Chicots, de Saint-Justin, de Saint-Barthélemi, de Saint-Cuthbert et de quelques autres localités des comtés de Joliette et de Berthier. M. Weston : fossiles caractéristiques du Trenton recueillis à la baie Saint Paul, en aval du cap Tourmente. Le professeur Bailey : nombreux fossiles provenant du comté de Lunenburg, Nouvelle-Écosse.

Il a aussi dépaqueté les importantes collections de fossiles rapportées des Selkirk en 1891, et la plupart des échantillons qui les composent ont été étiquetés. Puis il a entrepris le travail d'identification et de classification de ces fossiles, qui constituent l'une des plus vastes collections encore faites dans les roches paléozoïques des montagnes Rocheuses ; nous la placerons prochainement dans les vitrines du musée. Il va entreprendre, sous peu, l'étude de la faune graptholitique si variée du Canada ; nous en avons rassemblé les matériaux ; il fera la classification des diverses espèces aussi exactement que le permettra l'état de conservation des échantillons que nous possédons. M. Charles Lapworth, professeur au Mason Science College, de Birmingham, Angleterre, l'une des autorités les plus compétentes en la matière, a gracieusement consenti à l'aider dans ce travail. Plusieurs milliers d'échantillons possédés en double, ont été mis de côté et classés sommairement ; ils ont été examinés et disposés par groupes naturels, de manière à pouvoir y référer au besoin.

Le docteur Ami a aussi préparé les étiquettes destinées aux plantes crétacées recueillies par le docteur Hayden et par lui-même à Canmore et à Anthracite, T. N.-O. et récemment décrites par sir William Dawson.

M. Lamb a consacré une partie de l'année dernière à l'étude critique de trois collections d'éponges de l'époque actuelle, à savoir—dans l'ordre où il les a examinées :

1. Un grand nombre d'éponges (environ trente espèces) recueillies aux environs de l'île de Vancouver, C.-A., par le docteur G.-M. Dawson, au cours de l'été de 1885, plus quelques spécimens desséchés représentant quatre espèces et rapportés de la mer de Behring par le docteur Dawson en 1891.

2. Quelques spécimens entiers d'éponges marines, et de petits fragments de quelques autres, représentant en tout environ vingt-deux espèces. Ces échantillons viennent du musée Redpath, Montréal ; aussi deux ou trois éponges provenant du musée de la Société d'Histoire Naturelle de Montréal : la plupart ont été recueillies dans le golfe Saint-Laurent et le long de la côte canadienne, dans l'Atlantique.

3. Une grande et importante collection d'éponges recueillies par M. J.-F. Whiteaves dans le golfe Saint-Laurent au cours des années 1871, 1872 et 1873, plus six échantillons rapportés, en 1878, par le docteur G.-M. Dawson, de l'archipel de la Reine-Charlotte. Les éponges recueillies par M. Whiteaves ont été prises à des profondeurs variant de 25 à 220 brasses et représentent une vingtaine d'espèces ; la plupart ont été conservées dans l'alcool.

Du 25 janvier au 24 septembre, M. Lambe a étudié au microscope les spécimens de la première de ces collections, et rédigé à ce sujet un mémoire intitulé : *On some sponges from the Pacific Coast of Canada and Behring Sea*, qui a été présenté à la Société Royale du Canada en juin dernier. Ce mémoire, accompagné de quatre planches, sera publié dans le prochain volume des transactions de la société. Il a en outre fait des dessins microscopiques de celles de ces éponges dont ne parle pas le mémoire en question ; ces dessins serviront à illustrer la description qu'il en donnera plus tard.

Le 26 septembre il se rendit à Montréal, où il passa deux jours à examiner certaines éponges marines de l'époque actuelle recueillies dans le golfe Saint-Laurent et sur la côte canadienne, dans l'Atlantique ; ces échantillons sont conservés au musée Redpath. Grâce à l'obligeance de sir Wm Dawson, il a eu toutes les facilités désirables pour f ire cet examen. On a même bien voulu lui prêter certains spécimens types, et quelques autres qui lui ont paru intéressants et lui permettre de prendre de petits fragments de presque toutes les autres espèces de la collection. De même le bureau de la Société d'Histoire Naturelle de Montréal a eu la complaisance de prêter à M. Lambe deux ou trois espèces d'éponges de l'Atlantique faisant partie des collections du musée de la Société.

Depuis son retour à Ottawa, le 29 septembre, jusqu'à la mi-novembre, il s'est occupé de la collection n° 2, qui renferme un certain nombre d'espèces nouvelles et intéressantes dont il a fait des dessins à l'aide du microscope.

Du 17 novembre à ce jour il a fait un examen préliminaire de la troisième collection.

Il espère pouvoir faire un rapport complet sur toutes les éponges de ces trois collections à une date très rapprochée.

Dans la première partie de janvier, du 17 au 22 septembre et aussi du 10 au 13 décembre, M. Lambe a étudié avec nous certaines espèces de gastéropodes et de trilobites faisant partie des fossiles recueillis aux lacs Manitoba et Winnipégosis, par MM. Tyrrell et Dowling, en 1888 et 1889.

Il en a préparé des dessins qui sont reproduits dans les planches xlv, xlvi et xlvii de la quatrième partie des *Contributions to Canadian Palæontology*. Du 27 au 30 juin, ainsi que du 12 au 15 juillet, il a été occupé à dessiner certaines plantes fossiles du crétacé, recueillies par le docteur H.-M. Ami, à Anthracite, T. N.-O.; ces dessins illustreront un mémoire de sir William Dawson, qui paraîtra dans le prochain volume des Transactions de la Société Royale. Il a également dessiné un crustacé phyllocaride trouvé, dans le cambrien moyen, au Mont-Stephen C.-A. Cette planche accompagne un mémoire publié par M. Whiteaves dans le *Canadian Record of Science*, numéro d'octobre.

Du 3 au 11 octobre, il a dessiné les quatre planches annexées au mémoire de M. Whiteaves sur les ammonites du crétacé rapportées par M. R.-G. McConnell du district d'Athabasca en 1889. Ce mémoire paraîtra dans les transactions de la Société Royale, volume de 1892.

M. Lambe a reçu, au cours de l'année, 33 lettres officielles et en a écrit 30.

Nous donnons ci-après une liste des échantillons paléontologiques, etc., recueillis durant l'année par les explorateurs de la Commission :

Le docteur R. Bell :—

Environ 80 échantillons des fossiles du cambro-silurien provenant de l'île de La-Cloche, lac Huron ; deux espèces de mulot et un spécimen d'*amia calva*, de même provenance.

Vingt-cinq spécimens fossiles recueillis dans la partie occidentale de la grande île Manitouline.

Six tablettes de grès à surface ridée, renfermant des corps ressemblant à des fossiles ; provenance, grès huroniens de l'île Aird, lac Huron.

Hugh Fletcher :—

Environ 60 spécimens de schistes argileux fossilifères et de roches quartzeuses provenant de West-Advocate, comté de Cumberland, N.-E.

Morceau d'un tronc de *calamodendron* trouvé dans les conglomérats de la partie inférieure du grès meulier, sur la rivière du Milieu, N.-E., et certains fossiles obscurs recueillis dans les roches dévoniennes de Kirkhill, comté de Cumberland, N.-E.

Le professeur L.-W. Bailey :—

Deux échantillons de l'*astropolithon Hindi ;* provenance, Bedford, N.-E.

Environ 25 spécimens fossilifères des calcaires du carbonifère inférieur provenant des dépôts de transport de l'île de Hickman, comté de Lunenburg, N.-E., et 70 spécimens de fossiles recueillis à la rivière de l'Ours, N.-E.

Douze échantillons des fossiles des schistes argileux altérés de Nictaux, N.-E.; un fossile recueilli dans les mines de fer de la rivière à l'Orignal, N.-E., et un autre trouvé dans les grès triasiques de Digby-Neck, N.-E.

R.-G. McConnell :—

Vingt-six fossiles des roches paléozoïques de la passe Howse et de la Saskatchewan, et vingt-trois fossiles des roches crétacées de la rivière du Chevreuil, montagnes Rocheuses.

J -B. Tyrrell :—

Une éponge d'eau douce *(meyenia fluviatilis)* recueillie au lac des Cris, T. N.-O.

Le docteur H.-M. Ami :—

Environ 40 échantillons des fossiles des calcaires de la série de Black-River ; provenance, lac des Pruches *(Hemlock Lake)*, Beechwood, Ottawa.

T.-C. Weston :—

Trente échantillons des fossiles de la côte de la Montagne, ville de Québec et 37 autres provenant des calcaires du Trenton de la baie Saint-Paul, en aval du cap Tourmente, P.-Q.

R. Chalmers :—

Cinquante échantillons appartenant à trois espèces de coquilles des sables à saxicaves du dock Lawrence et 40 échantillons (6 espèces) de fossiles recueillis dans l'argile avec blocs, à Negrotown près de Saint-Jean, N.-B.

W.-C. Willimott :—

Deux espèces d'éponges marines (30 échantillons) provenant du bassin des Mines, N.-E.

J. White :—

Environ 75 échantillons de fossiles recueillis sur divers points des comtés de Hastings et de Frontenac, Ont.

W.-J. Wilson :—

Cinquante-quatre échantillons, représentant 30 espèces de fougères fossiles du dévonien ; provenance Fern-Ledges, Saint-Jean, N.-B.

Nos collections poléontologiques, ethnologiques et zoologiques se sont enrichiess durant l'année, des échantillons suivants, les uns offerts au musée, les autres échangés ou achetés :—

Echantillons offerts au musée :

Warburton-Pike :—

Un bel échantillon du bison d'Amérique, venant du district d'Athabasca.

E.-E. Hazen-Drury, Saint-Jean, N.-B.

Six échantillons de mulète (*unio danæ ?*) et quatre moules de l'intérieur de la coquille d'une espèce de *viviparus* ; provenance, dépôts de la formation de Laramie, 35 milles au nord de Calgary.

A.-E.-A. Lowes, Yorktown, T.N.-O.

Peau de *thomomys talpoides*, provenant de Yorktown.

G.-R. White, Ottawa :—

Une taupe (*blarina brevicauda*) non-écorchée.

James Macoun :—

Deux peaux, l'une de veau marin à fourrure (*callorhinus ursinus*), l'autre de phoque commun (*phoca vitulina*, var.)

Alexander McInness (par l'entermise de W. Maddin) :—

Trente-huit tablettes de roches carbonifères renfermant des plantes fossiles ; provenance, Nouvelle-Écosse.

E.-W. Holt, Thorne-Centre, comté de Pontiac, P. Q. :—

Une condylure à crête (*condylura cristata.*)

Le colonel C.-C. Grant, Hamilton, Ont. :—
Trente échantillons des fossiles du Trenton, et dix-sept de ceux de la formation de Niagara ; provenance, environs d'Hamilton, Ont.
John Stewart, Ottawa :—
Spécimen de l'*edrioaster Bigsbyi*, recueilli dans le calcaire du Trenton à à Hull, P.-Q.
Garnet Watt, Aylmer, P.-Q. :—
Plat de pierre, apparemment de fabrique esquimaude.
Percy-H. Selwyn ; Rounhwaite, Manitoba :—
Peau de lièvre des prairies (*lepus campestris.*)
Le professeur James Hall, Albany, N.-Y. :—
Collection de moules des bryozoaïres fossiles des terrains dévoviens de de l'État de New-York, etc.
Alexander Whitney, Uxbridge, Ont. :—
Un plongeon à gorge rouge, individu jeune (*urinator lumme*) ; provenance, Uxbridge.
W. Rogers, Ottawa :—
Une tortue à longue queue *(Chelydra serpentina)* prise dans le canal Rideau, près d'Ottawa.
Le docteur Herring, Toronto :—
Un tangara, individu mâle dans sa robe d'été *(tanagra rubra)*, tué à Scarborough, Ont.
H.-S. Poole, Stellarton, N.-E. :—
Quatre échantillons des plantes fossiles du carbonifère inférieur recueillis à Centre-Bridge, comté de Pictou, N.-E.
R.-H. Campbell, Ottawa :—
Six espèces de fossiles post-tertiaires provenant de Nepean, Ont.

Échantillons achetés :—
Du docteur R. Jardine, Prince-Albert, Saskatchewan :—
Un couple de grues *(grus americana).*
Du Ward's Natural Science Establishment de Rochester, N. Y. :—
Cinquante-six espèces de coquilles contemporaines.

Échanges :—
Du Ward's Natural Establishment :—
Cinquante-six espèces de coquilles contemporaines.
Du docteur Herman Jhering, Brésil :—
Vingt espèces de coquilles d'eau douce et de coquilles terrestres recueillies à Rio Grande do Sul.
Du docteur Arthur Dendy, Melbourne, Australie :—
Soixante espèces de coquilles marines de l'Australie méridionale.

M. James Fletcher, conservateur des collections entomologiques du musée, nous adresse le rapport ci-après :—

" Nos collections entomologiques sont en excellente condition. Elles n'ont eu à souffrir ni des insectes, ni des végétations parasites depuis mon dernier rapport.

" Elles se sont notablement enrichies au cours de 1892, grâce aux échantillons rapportés de leur champ d'exploration par MM. James Macoun, D.-B. Dowling, J. McEvoy et W. McInnes et aux dons que nous ont fait MM. W.-H. Danby, de Victoria, et C. DeBlois-Green, de Nanaïmo, C.-A. M. W.-C. Adams, de Montréal, nous a aussi fait cadeau d'une petite collection de coléoptères dans laquelle se trouvent deux échantillons très rares dans la localité (Nouvelle-Écosse) dont elles proviennent. Ce sont deux sphyx éperviers, la *lepisesia flavofasciata, et smerinthus Cerisyi.* Plusieurs entomologistes d'Ottawa nous ont aussi offert quelques spécimens d'insectes rares. De M. Martin Griffin, nous avons reçu un papillon rare, l'*erebus odora.*

" Il nous faudra, l'an prochain, un peu plus d'espace pour installer nos collections."

BOTANIQUE, ETC.

M. James Macoun, assistant-botaniste, ayant été absent la plus grande partie de

l'année, le professeur Macoun a dû consacrer un temps considérable à des travaux de routine et à la publication de la quatrième partie du *Catalogue des Plantes du Canada*, qui a été imprimé en juillet. C'est un volume in-octavo de 295 pages, renfermant toutes les observations faites, jusqu'à date, sur les mousses du pays. On y trouve énumérées 953 espèces et un grand nombre de variétés. De ce nombre, 237 espèces étaient inconnues jusqu'ici.

Le professeur Macoun prépare actuellement un tableau, avec figures, des fongus comestibles du Canada. La première partie : *champignons comestibles*, sera bientôt prête à être livrée à l'imprimeur ; les planches sont entre les mains du graveur et l'on espère pouvoir publier le tout au printemps.

Pour lès raisons enumérées ci-dessus, la rédaction du *Catalogue descriptif des oiseaux du Canada*, dont il est question dans le Compte Rendu Sommaire de 1891, n'a pas pu être avancée comme nous l'espérions, et nous ne pourrons confier ce travail à l'imprimeur avant un an. Toutefois, cela est peut-être pour le mieux, attendu que, durant cette période, nous pourrons probablement le rendre plus complet. Examen fait des peaux d'oiseaux recueillies à Indian-Head par M. W. Spreadborough, dans l'automne de 1891, il a été jugé désirable de renvoyer ce collectionneur dans la même localité au printemps. Il s'y est en effet rendu au commencement d'avril et n'en est revenu que la quatrième semaine de juillet. Au cours de cette période il s'est procuré plus de 400 peaux d'oiseaux et de petits mammifères. Il a en outre pris des notes sur les migrations de certains oiseaux et sur leur manière de construire leur nid. Ces notes prendront place dans le catologue. Parmi les échantillons rapportés, se trouve une série complète de tout le gibier de plume et de tous les représentants de la famille des éperviers qui fréquentent la région. Un grand nombre de ces peaux sont montées et prêtes à prendre place dans le musée projeté de Banff.

Nous ne savons que très peu de chose touchant les oiseaux de la côte du Pacifique et des îles adjacentes ; en conséquence, il serait désirable, avant de publier le catalogue en question, de consacrer un été à l'étude ornithologique de cette région ; nous espérons qu'on le fera pendant la saison prochaine.

Le professeur Macoun demande instamment qu'on agrandisse le local affecté à la botannique et à l'histoire naturelle : " Le défaut d'espace, écrit-il, est encore plus préjudiciable à l'avancement des travaux en cours que le manque d'aides." Malheureusement, le musée actuel est si petit qu'il est impossible de remédier au mal dont il se plaint, et dont souffrent plus ou moins les divers services de la Commission.

Cartes.

Cartes en cours de préparation et cartes publiées en 1892.

	Milles carrés.
Territoires du Nord-Ouest, Athabaska et partie de la Colombie-Anglaise (3 feuilles de 20 x 30 pouces) illustrant le travail fait par M. McConnell en 1889-90 ; région comprise, d'une part, entre 110° et 120° de longitude et de l'autre entre 54° et 60° de latitude nord ; prête à être remise au graveur. Échelle, 8 milles au pouce.	
Carte-index de la précédente ; prête à être publiée. Échelle, 48 milles au pouce.	
Territoire du Nord-Ouest, pays situé entre la rivière et le lac Athabasca d'un côté et le lac des Rennes de l'autre. Bornes, 102° et 112° de longitude et 50° et 60° de latitude nord. (MM. Tyrrell et Dowling) ; en cours de préparation. Échelle, 8 milles au pouce.	
Colombie-Anglaise, feuille de Kamloops (le docteur Dawson); prête à être publiée. Échelle, 4 milles au pouce	6,400
Colombie-Anglaise, feuille de Shuswap (le docteur Dawson) en cours. Échelle, 4 milles au pouce	6,400
Colombie-Anglaise. *Placers* du ruisseau Cunningham (M. Bowman). Échelle, environ 27¼ chaînes au pouce	34
Colombie-Anglaise. Filons de quartz aurifères et placers du ruisseau de la Poule de Prairie (*Grouse-Creek*) (M. Bowman). Échelle, environ 25 chaînes au pouce	14

Milles carrés.

Colombie-Anglaise. Placers d'*Antler-Creek* (M. Bowman). Échelle, 26 chaînes au pouce 38

Colombie-Anglaise. *Lightning-Creek* (M. Bowman). Échelle, 400 pieds au pouce 17

Colombie-Anglaise. Ruisseau Williams (M. Bowman). Échelle, 10 chaînes au pouce 12

Les cinq plans qui précèdent sont entre les mains du graveur et seront publiés sous peu.

Montagnes-Rocheuses. Région située entre la passe de Howse et la passe d'Athabasca (M. McConnell, 1892) ; en cours. Échelle, 8 milles au pouce.

Manitoba. Carte du lac Winnipeg (M. Tyrrell) ; prête à être remise au graveur. Échelle, 4 milles au pouce 48,600

Nord du Manitoba, (partie du) en cours (M. Tyrrell). Échelle, 2 milles au pouce 5,000

Nord du Manitoba, (M. Tyrrell), publiée en 1892. Échelle, 8 milles au pouce. 20,000

Nord-est du Manitoba, lac Winnipeg, en cour , (M. Tyrrell). Échelle, 8 milles au pouce 20,000

Nord de la province d'Ontario, lac des Bois, feuille n° 2, publiée en 1892 Échelle, 2 milles au pouce 2,000

Nord de la province d'Ontario ; île de Hunter, feuille n° 7, publiée en 1892. Échelle, 4 milles au pouce 3,456

Nord de la province d'Ontario ; partie nord de l'île de Hunter, feuille n° 6 (M. Smith) ; en cours. Échelle, 4 milles au pouce 3,456

Nord de la province d'Ontario, feuille n° 9 (M. McInnes) ; en cours. Échelle, 4 milles au pouce 3,456

Ontario, feuille n° 125, région située au sud de Sudbury, (le docteur Bell) ; en cours. Échelle, 4 milles au pouce 1,800

Ontario, feuille n° 131, région située à l'est de Sudbury. (M. A.-E. Barlow) prête à être remise au dessinateur. Échelle, 4 milles au pouce 3,456

Ontario, feuille n° 115 ; prête à être remise au dessinateur. Échelle, 4 milles au pouce 3,456

Territoires du Nord-Ouest et nord de la province de Québec, exploration faite par M. Low, du lac Mistassini à l'embouchure de la Grande Rivière de l'Est (*East-Main River*) ; en cours de préparation. Échelle, 8 milles au pouce.

Ontario et Québec. Feuille n° 121, (carte de la région située à l'ouest des Cantons de l'Est) ; en cours (le docteur Ells). Échelle, 4 milles au pouce. 3,456

Québec ; feuille $\frac{1}{4}$ N.-E. (carte des Cantons de l'Est), publié en 1892. Échelle, 4 milles au pouce 4,500

Québec ; feuille $\frac{1}{4}$ S.-O. (carte des Cantons de l'Est) ; prête à être remise au graveur. Échelle, 4 milles au pouce 4,500

Québec ; feuille $\frac{1}{4}$ N.-O. (carte des Cantons de l'Est) ; en cours. Échelle, 4 milles au pouce 4,500

District de Québec et du lac Saint-Jean ; deux feuilles en cours de préparation (M. Low). Échelle, 4 milles au pouce 6,912

Québec ; feuille $\frac{1}{4}$ 18 S.-E. (MM. Bailey et McInnes) ; en cours. Échelle, 4 milles au pouce, environ 500

Québec ; région à phosphates de la rivière du Lièvre et de Templeton, comté d'Ottawa, (M. Ingall) ; 2 feuilles entre les mains du graveur. Échelle, 40 chaînes au pouce 220

Nouveau-Brunswick ; géologie de surface ; 3 feuilles $\frac{1}{4}$ 1 S.-O., $\frac{1}{4}$ 1 S. E., $\frac{1}{4}$ 1 N.-E. publiées en 1892, (M. Chalmers). Échelle, 4 milles au pouce 6,650

Nouveau-Brunswick ; géologie de surface ; feuille $\frac{1}{4}$ 2 S.-E. ; entre les mains du dessinateur. Échelle, 4 milles au pouce 3,456

Nouveau-Brunswick ; géologie de surface ; feuille $\frac{1}{4}$ 2 S.-O. ; en cours. Échelle, 4 milles au pouce 3,456

Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard ; géologie de surface ; feuille $\frac{1}{4}$ 5 S.-O. ; en cours. Échelle, 4 milles au pouce, environ 1,500

	Milles carrés.
Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse ; géologie de surface ; feuille ¼ 4 N.-O ; entre les mains du graveur. Échelle, 4 milles au pouce, environ.....	3,456
Nouvelle-Écosse ; 16 feuilles, 18 x 12 pouces (MM. Fletcher et Faribault) entre les mains du graveur. Échelle, 1 mille au pouce.....	3,000
Les feuilles 1, 2, 3 et 4 de la série ci-dessus sont presque prêtes à être publiées. Échelle, 1 mille au pouce.....	500

Bibliothèque.

Le docteur Thorburn, bibliothécaire de la Commission, nous écrit que nous avons mis en circulation, au cours de l'année, 8,755 ouvrages divers : rapports, mémoires et cartes. De ce nombre 6,207 ont été distribuées dans le pays ; le reste, soit 2,548, a été adressé à des institutions littéraires et scientifiques de l'étranger, qui, pour la plupart, nous ont envoyé des échanges dont s'est enrichie notre bibliothèque.

Le nombre de livres, cartes, brochures, etc,. ainsi reçu, durant l'année 1892, s'est élevé à 2,681. De plus nous avons acheté 128 volumes et pris des abonnements à 36 publications scientifiques.

Nombre de lettres reçues au cours de l'année, 2,028 ; nombre de lettres expédiées par le bibliothécaire, 1,052.

Nous avons fait relier, en 1892, 171 volumes.

La bibliothèque compte aujourd'hui environ 9,500 volumes reliés et 3,900 brochures. Le local affecté à la bibliothèque a été agrandi durant l'année, ce qui nous a permis de disposer et de classer nos richesses d'une façon beaucoup plus commode. Il faut dire, néanmoins, que l'annexe ainsi ménagée est déjà remplie par les livres qui s'accumulaient depuis des années et que nous devions jusque là déposer, soit sur le plancher, soit sur le bord des rayons. Nous avons, autant que possible, parfait certaines collections incomplètes, qui ont ainsi acquis toute leur valeur. Nous avons actuellement un précieux choix d'ouvrages, livres et brochures, sur la géographie, la géologie, la minéralo_ie, la botanique, la zoologie et autres sciences connexes. Le directeur de la Commission a plus d'une fois appelé l'attention du gouvernement sur les dangers d'incendie que court constamment le musée et ses riches collections. Les salles du sous-sol, où sont conservés les exemplaires non distribués des rapports déjà publiés, sont tellement disposées, qu'il serait à peu près impossible d'en tirer ces volumes dans le cas d'un incendie sérieux ; et cela peut arriver tous les jours, l'édifice n'étant, dans aucune de ses parties, à l'épreuve du feu, et se trouvant entouré de constructions qui ne le sont pas davantage

La vente des publications de la Commission, a rapporté, du 1er janvier au 31 décembre 1892, la somme de $243.94, et nous attendons d'autres rentrées au montant de $2,000 environ.

Visiteurs.

Le musée a été visité, durant l'année, par 19,550 personnes, soit 813 de moins que l'année précédente.

On me pardonnera, à ce propos, de répéter ici certaines remarques que je faisais au cours de mon compte-rendu sommaire de 1888.

" Dans mon compte-rendu, sommaire de 1885, j'ai dit un mot des avantages qu'il y aurait à ouvrir le musée le dimanche après-midi, et j'ai donné des statistiques très remarquables touchant le nombre de visiteurs qui se sont portés, le dimanche, au musée de Sydney, Australie, où cette pratique a été adoptée. D'après ces chiffres, la moyenne des visiteurs du dimanche (l'après-midi seulement) a été de 986, tandis qu'elle n'atteignaient que 275 les jours de semaine. De tels faits se passent de commentaires, et j'ose, encore une fois, exprimer l'espoir que, dans l'intérêt de l'éducation et de l'instruction du public, le temps n'est pas éloigné ou l'on tentera une semblable expérience à Ottawa.

" Ce projet rencontrera sans doute une opposition formidable, grâce, pour une bonne part, à cette opinion erronée qu'un musée est un lieu d'amusement, tandis qu'il est avant tout un lieu où l'on va pour s'instruire, tout comme l'église et l'école du dimanche. La

principale différence qu'il y ait entre eux, c'est, pour le dire en quelques mots, que, dans le musée, on voit les *œuvres* et, dans l'église et à l'école, on entend la *parole* du Créateur. Ceci admis, il s'emble que l'on ne saurait raisonnablement expliquer pourquoi celles-ci doivent s'ouvrir et celui-là se fermer le dimanche."

Depuis que ce qui précède est écrit, j'ai consulté un grand nombre de personnes sur cette question, et j'ai le plaisier de dire que beaucoup d'entre elles, membres du clergé de diverses confessions et laïques, font très bon accueil au projet et sont d'avis que sa mise à exécution ne peut qu'être avantageuse pour le public en général et spécialement pour ceux, et ils sont nombreux, que leur occupations empêchent, durant la semaine, de profiter d'une si précieuse source d'instruction.

Personnel, subvention dépenses et correspondances.

Le personnel se compose actuellement de 56 employés, savoir : spécialistes, 36 ; autres 20.

Il n'y a eu ni nomination, ni promotions, ni démissions durant l'année.

Ci-suit un tableau des sommes mises à notre disposition pour l'année fiscale expirée au 30 juin 1892 :—

—	Subvention.	Dépense.
	$ cts.	$ cts.
Subvention, employés permanents	48,310 00	
Subvention, Commission et Musée	60,000 00	
Subvention, percement de puits artésiens	3,485 52	
Appointements, employés permanents	.....	48,115 54
Salaires, employés surnuméraires	.....	16,739 70
Explorations et relevés	.....	24,021 71
Puits artésien de Deloraine	.....	5,016 51
Impressions et lithographie	.....	10,257 24
Achats d'échantillons pour le musée	.....	340 39
Livres et instruments	.....	1,478 71
Appareils et ingrédients, laboratoire de chimie	.....	240 35
Fournitures de bureau, de cartographie et imprimeur de la reine	.....	1,469 23
Dépenses imprévues, etc	.....	1,899 95
		109,579 33
Moins—Déboursé en 1891	.....	5,159 75
		104,419 58
Plus—Avances aux explorateurs	.....	7,107 73
		111,527 31
Solde créditeur, subvention, employés permanents	.....	194 46
do do commission	.....	73 75
	111,795 52	111,795 52

La correspondance officielle, durant l'année, se chiffre par 10,588 lettres expédiées et 6,830 lettres reçues.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALFRED-R.-C. SELWYN,

Sous-ministre et directeur.